

SZABÓ SÁNDOR

## A CSEPEL MŰVEK IPARTERÜLETÉNEK ÁTALAKULÁSA A RENDSZERVÁLTOZÁS ÓTA ELTELT IDŐSZAKBAN

A világgazdaságban, azon belül is elsőként a fejlett ipari államokban, az 1970-es években jelentős átalakulás vette kezdetét. Az addigi fordista tömegtermelést kezdte felváltani a dinamikusabb iparágakra (pl. elektronikai ipar) és a terciér szektorra épülő gazdasági rendszer. A tömegtermelés hagyományos iparágai (elsősorban a nehézipar, továbbá a könnyűipar egyes ágazatai) fokozatosan válságba süllyedtek. Sorra alakultak ki a nehézipari válságövezetek. A szerkezetváltás következtében nagy számban jelentek meg az ún. barnaövezetek, valamint a munkanélküliség is egyre nagyobb méreteket öltött. Az „aranykoruk zenitjén” túlhaladó hagyományos ipari tevékenységet folytató ipartelepek és gyáróriások súlyos problémákkal néztek szembe.

A változások Magyarországot is érintették. Az 1970-es évek második felétől megfigyelhető a hazai iparnak a stagnáló, majd folyamatosan mélyülő válsága, ami a rendszer-változás időszakában csúcspontot ért el. A válság leginkább a nehézipart sújtotta, amely a termelés nagyfokú visszaesésében, a termelőegységek leépülésében, valamint az ágazatot érintő jelentős munkanélküliség kibontakozásában mutatkozott meg. Az 1990-es évek első felében Magyarországon sorra alakultak ki, az elsősorban a nehéziparhoz kapcsolható barnaövezetek, a rájuk jellemző gazdasági, jogi, infrastrukturális és környezeti problémákkal.

A Csepel Művekről már számos gazdasági és történeti jellegű publikáció született, melyek elsősorban az előző rendszerben betöltött gazdasági szerepét elemzik. A csepeli gyáróriás ipari súlyának drasztikus csökkenésével, egyre kaotikusabbá váló struktúrájával, vészesen leromló műszaki és környezeti állapotával mindinkább kikerült a köz és a kutatók figyelméből. Az újonnan napvilágot látott kutatások többsége továbbra is a múlt helyezi a hangsúlyt, kevés szót ejtenek az elmúlt 15–20 év folyamatairól. Ez alól kivételt jelentenek Voszka Éva (1997) és Nagy Ágnes (1999) kutatásai, akik a jelen és a közelmúlt állapotára, a gyáróriás szerkezeti-szervezeti átalakulásainak feltárására, a terület műszaki és környezetvédelmi megrendszabályozására tettek kísérletet. Ezen kívül a VÁTI és az MTA RKK is végzett jelentős barnaövezeti vizsgálatokat a hazai nagyvárosokban az elmúlt években, de ezek a kutatások, átfogó jellegüknél fogva nem tárhatták fel részletesen a Csepel Művek területén zajló folyamatokat.

Jelen tanulmány célja a terület jelenlegi gazdasági struktúra és annak kialakulásának vizsgálata. E mellett nagy hangsúlyt kap a barnaövezet átalakítási, fejlesztési kérdésköre is: milyen funkciók által újítható meg a terület, milyen tervek láttak napvilágot, milyen gazdasági, jogi és műszaki lépések történtek a terület rehabilitációjával kapcsolatban, valamint a közeljövő fejlesztései milyen hatással lesznek az iparterület mainál jobb gazdasági és területi hasznosításában? Az átalakulást szolgáló lépések feltárása mellett a terület rehabilitációját hátráltató folyamatok elemzése is részét képezi a kutatásnak.

### *A barnamező értelmezése, fogalmi meghatározása*

A barnaövezetnek több szinonimája létezik a magyar nyelvben, mint például a barnamező vagy a barnazona. A barnamező elnevezés a magyar szóhasználatba az angol *brownfield* szó tükörfordításából származik. „Az 1980-as évek elején bukkant fel az amerikai szakirodalomban először a *brownfield* fogalma, amely alatt akkoriban az elhagyott iparterületeket értették” (Barta, 2004, 9. o.). Nem véletlen, hogy a barnaövezet fogalma elsőként az amerikai, majd kis késéssel a többi angolszász ország szakirodalmában jelent meg elsőként, mivel ezen országokat elsők között érintették a dezindustrializációs folyamatok, a világgazdasági korszakváltásnak, a posztfordi gazdaság létrejötte és a nyomában kialakuló posztmodern társadalom.

A nemzetközi és a hazai szakirodalomban nincs egy egységesen elfogadott barnaövezeti meghatározás. Az ilyen jellegű területek pontos körülírását nehezíti, hogy ez egy sokarcú (multi-faceted) jelenség. Definíálása során célszerű hangsúlyozni összetettségét, mert ez a fogalom sokkal komplexebb, hogy csak egy oldaláról értelmezzük. Az Európai Unió CLARINET (Contaminated Land Rehabilitation Network for Environmental Technologies) munkacsoportjának barnaövezeti meghatározása hangsúlyozza a fogalom komplexitását: „A barnaövezet olyan terület, amely magán hordozza a korábbi használat nyomait, gazdátlanok, vagy alulhasznosítottak, valós vagy rejtett környezeti problémákkal rendelkeznek és főleg a városias övezetekben találhatóak” (Ferber–Grimski, 2002, 9. o.).

A hazai barnaövezeti megközelítések az Európában elterjedt definíciókhoz nagyban hasonlítanak, hiszen a hazai szakemberek is hangsúlyozzák, hogy a terület korábban már hasznosított volt, jelenleg elhagyott vagy alulhasznosított és a legtöbb esetben környezeti problémákkal rendelkezik.

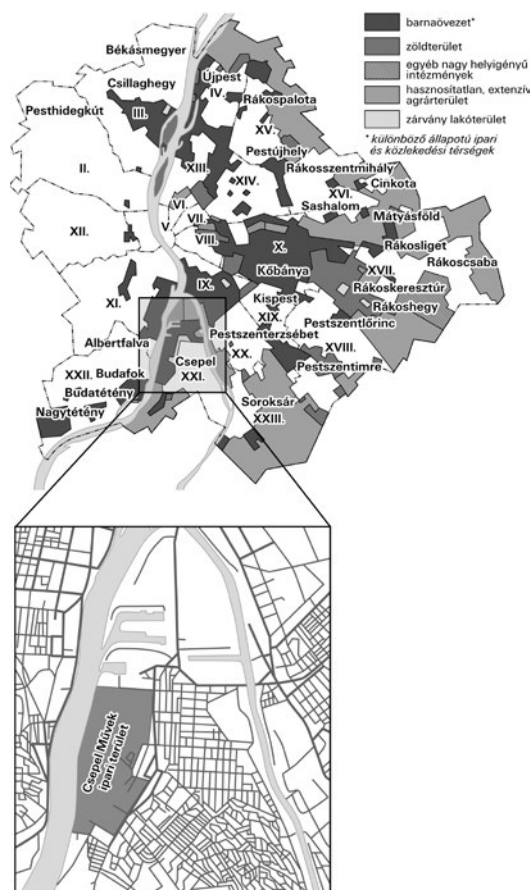
Az általunk legpontosabbnak tartott megközelítést, ami részletesen átfogja a barnamezők jellemzőit, az MTA RKK kutatócsoportja fogalmazta meg: „A barnamezős területek kisebb hatékonysággal hasznosított (alulhasznosított), esetenként kiürült volt iparterületek. De ide soroljuk a rosszul hasznosított, vagy elhagyott vasúti és a már kiürült katonai területeket is. A környezeti szennyezettség általános, de a legtöbb esetben még feltáratlan, további probléma a tulajdonviszonyok rendezetlensége, valamint a felmerülő problémák átfogó jogi szabályozatlansága” (Barta, 2004, 10. o.).

Budapestet jelentősen érinti a barnamezők problémája. A gazdaság strukturális átalakulásával, az ipar visszaszorulásával a főváros számos helyén alakultak ki barnaövezetek (mintegy 68 km<sup>2</sup>-nyi területen), melyekre az MTA RKK kutatócsoport definíciójának tartalmi elemei jellemzőek (1. térkép). Mindezek ellenére a budapesti barnaövezetek továbbra is a főváros kitért területének tekinthetők a gazdaság szempontjából. „A barnaövezet részaránya a budapesti gazdaságban a következő adatokkal jellemezhető: területarány 13%-os, a ma működő vállalatok 5%-a található itt, a foglalkoztatottak 24%-a dolgozik a térségben.” (Kukely–Barta–Beluszky–Győri, 2006, 60. o.)

A főváros barnaövezeteinek rehabilitációja tehát a felmerülő társadalmi és környezeti problémáik megszüntetése mellett, a bennük rejlő gazdasági potenciál hatékonyabb kiaknázása miatt is célszerű feladat.

A közel 200 hektárnyi kiterjedésű Csepel Művek iparterülete Budapest legnagyobb barnaövezetei közé tartozik. A XXI. kerületben a Csepel-sziget északnyugati részén, a Duna partján terül el, a Budapesti Szabadkikötő szomszédságában (1. térkép). Kialakulásában és

fejlődésében végig meghatározó volt a Duna, mint szállítási közeg, továbbá mint hűtő- és ipari víz. A gyárkomplexum alapításakor előnyt jelentett a terület fővárossal való szomszédsága és jó elérhetősége. Később a város közigazgatási határainak kitolása révén a csepeli gyárterület a főváros szerves része lett.



Forrás: Kukely–Barta–Beluszky–Győri, 2006, 61. o. (Budapest), valamint Szabó Sándor (Csepel)

1. térkép: Budapest jelenkori barnaövezetei és a Csepel Művek elhelyezkedése

### A Csepel Művek fejlődéstörténete (1882–1983)

Érdekes módon az egykori gyáróriás őse nem a jelenlegi területen „látta meg a napvilágot”. 1882 telén a Weiss-fivérek (Berthold és Manfréd) konzervgyárat alapítottak a Máriássy utcában (Ferencváros). A konzervgyártáshoz kötődően a fémipari tevékenység is egyre inkább előtérbe került, majd ehhez kapcsolódóan új profilként töltényhüvely és ércnyomóüzemet létesítettek. Mivel a fővárosi önkormányzat nem engedélyezte, hogy a fő-

város területén hadianyaggyár létesüljön, ezért 1892-ben a szomszédos Csepelen béreltek területet, így megkezdődött a mai gyárkomplexum alapjainak lerakása (Bacsoni, 1977). A kezdő munkáslétszám mindösszesen 25 fő volt<sup>1</sup>. Az alapanyagok külföldi beszerzésének bonyolultsága indukálta a csepeli üzem fémipari vertikummá való bővítését, a helyi alapanyag gyártására és annak feldolgozására kialakított rendszert. A Fémű beindítása a gyár termékstruktúrájának kiszélesítését is eredményezte (a különféle lőszerfajták mellett, lemezek, huzalok, vezetékek, sodronyok stb.). 1904-ben hozták létre a Csőüzemet, 1911-ben pedig az Acélmű üzembe állításával kiépült a teljes vertikum. A gyártulajdonosok kedvező üzletpolitikája révén egyre meghatározóbb piaci tényezővé vált a csepeli gyár, amit az Osztrák–Magyar Monarchia katonai megrendelése is tovább erősített. Az 1. világháború előtt a lőszergyártás kapacitása már elérte a napi 100 ezres darabszámot, a gyár pedig már 10 ezer főt foglalkoztatott, így a Monarchia legnagyobb hadiüzemének számított.

Az 1. világháború alatt a gyártelep teljesen hadiüzemmé alakult át. A befektetett tőke nyolcszorosára nőtt a háború éve alatt, amelynek révén háromszorosára emelkedett a lőszergyártás, új SM kemencéket<sup>2</sup> építettek, üzembe helyezték a durva- és finomacél-hengerművet, a dolgozók létszáma pedig 25 ezerre emelkedett (Bacsoni, 1977).

A háború után a hagyományos ipari termelés nehezen normalizálódott a tőke- és nyersanyaghiány miatt. A két világháború közötti időszakban a fő politikai irányvonalat kihasználva ismét „lábra állt” a tetemes állami megrendelések révén.<sup>3</sup> 1927-ben kezdődött a katonai repülőgépek és egyéb hadfelszerelési eszközök gyártása. Ez idő tájt indult be a traktorgyártás és a máig tartó kerékpárgyártás is. A hadfelszerelési gyártmányokkal szorosan összefüggött az alumíniumgyár felépítése is. A korszak széleskörű gyártmánystruktúrájára jellemző volt, hogy a „gombostűtől a repülőgépig” szinte mindent termeltek. A Weiss Manfréd Művek fejlődésének további kedvező lökést adott az 1938-ban meghirdetett győri program. 1939 végére közel 15 millió pengőt fordítottak a hadianyaggyártás kapacitásának bővítésére. 1938–1942 között az összes beruházás értéke meghaladta a 93,5 millió pengőt (Bacsoni, 1977). A háború alatti tőkeinvestálásokat döntően a repülőgép- és harcokcsiggyártás bővítésére fordították. A háború kitörésekor 25 ezres munkáslétszám 1943 végére 33 ezerre duzzadt.

A 2. világháború során a gyár jelentős veszteségeket szenvedett: az 520 ezer m<sup>2</sup> beépített területből 23% teljesen rommá vált, 37% súlyosan megsérült, 40% kevésbé sérült, a gyár vesztesége elérte a 340 millió aranypengőt (Adamovics, 2005).

Az 1945-től a rendszerváltozásig terjedő időszak a Csepel Művek „aranykorszaka” volt. Az államszocialista időszak iparának zászlóshajójaként a politikai propaganda részét képezte („Vörös Csepel”), és az ipari beruházások fő haszonélvezőjévé vált. Ezen időszak eseményeit célszerű részletesebben megvizsgálni, mivel a korszak folyamatai kihatnak a jelenkor állapotaira is.

A háborút követő rövid időszakban a Vörös Hadsereg megrendelése jelentették a túl-

<sup>1</sup> Már csak a foglalkoztatottsági létszámból is érzékelhető, hogy mekkora fejlődésen ment keresztül a gyár: 1892-ben mindössze 25, 1965-ben pedig már 33 ezer fő dolgozott itt.

<sup>2</sup> Siemens-Martin (SM) kemence: előmelegített levegővel és gázzal fűtött kemence, melyben a láng és a füstgáz magas hőmérsékletre hevül, a nyersvas és az acél is folyékony marad. A kemencében az ócskavas is feldolgozható, így megnyitotta a lehetőséget az acél újrahasznosítás felé.

<sup>3</sup> A Csepel Művek a Horthy-korszakban is kiemelten támogatott gyáregység volt.

élést a gyár számára.<sup>4</sup> Ezt követően, az első hároméves terv időszakára (1947–1949), az üzem háborús kárainak helyreállítása már jórészt megtörtént. A terv fő célkitűzése az 1938-as termelési színvonal elérése volt. 1949-re a Csepel Művek a kitűzött célt elérte, sőt túl is teljesítette, köszönhetően a megvalósult beruházásoknak, melyek a termelés széles körű bővítését segítették elő (a Fémmű és a huzalhúzó fejlesztése, csőgyári nagyhengersonor üzembe helyezése). Fontos lépés volt a gyár életében „a gombostűtől-repülőgépig” személet felszámolása, így mindinkább racionalizálni lehetett a gyártási profilt, elősegítve a fejlődést.

Az első ötéves terv időszaka (1950–1954) elsősorban a jelentős szervezeti átalakításokról szólt. Ezek célja az egyközpontúság megszüntetése, önálló gyáregységek létrehozása, majd ezek önálló vállalatokká való alakítása volt. 1952-től az önálló vállalatokat tröszt keretein belül újra egységesítették, így létrejött a Csepel Vas- és Fémmű Tröszt (Adamovics, 2005). E tervidőszakban jelentős fejlesztéseket is végrehajtottak: új Csőgyárat építettek, bővítették az Acélművet és az Erőművet, új Golyóscsapágygyárat hoztak létre, felfuttatták a kerékpár- és motorkerékpár-gyártást. A termelés értéke ennek következtében a tervidőszak végére az 1938-as év ötszörösére emelkedett.

A második hároméves tervidőszakban (1958–1960) elsősorban a gyártmányfejlesztésben történt előrelépés. A motorkerékpár-gyártás területén több robogótípus sorozatgyártásába kezdtek, ezért jelentős kapacitásnövekedés volt megfigyelhető ebben a szakágazatban. Ez időszokban létesült a Transzformátorgyár is.

A második ötéves tervidőszakban (1961–1965) további jelentős szervezeti átalakítások zajlottak le a Csepel Művekben. Ennek oka a termelésnövekedés dinamikájának lassulása volt. A termelésnövekedés gyorsításának érdekében a technológiailag azonos vagy hasonló vállalatokat összevonták a trösztön belül. Hatására egyszerűbbé váltak a termelési folyamatok, könnyebb lett a technológiai elképzelések végrehajtása, javult az eszközkihasználás és a szervezeti irányítás. Az alábbi vállalategyesítésekre került sor (Adamovics, 2005):

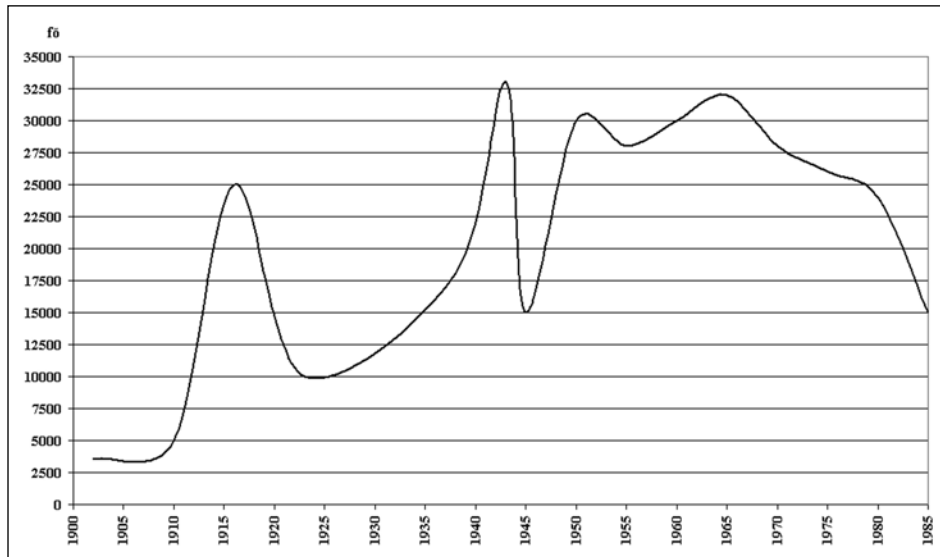
- Kerékpárgyár, Varrógépgyár, Golyóscsapágygyár,
- Szerszámgyár, Készülék- és Szerszámgyár,
- Erőmű-ellátó üzemek egyesítése,
- Fémmű-Elektrodagyár,
- Acélmű-Kovácsológyár.

Az évtized közepére érte el a Csepel Művek legnagyobb foglalkoztatottsági létszámát, a 32.500 főt.

A foglalkoztatottsági létszámváltozásban is tükröződik, hogy a 2. világháborút követően sem beszélhetünk folyamatos növekedésről (1. ábra). Az 1950-es évek közepén realizált visszaesés az átszervezésekkel magyarázható, majd az 1960-as évekbeli csúcsot követően 1980-ig fokozatos visszaesés, majd erőteljes zuhanás figyelhető meg a foglalkoztatottsági létszámokban. Ez a nehézipar termelékenységének csökkenésével, a gazdaságban kezdődő strukturális átalakulásokkal magyarázható.

A harmadik ötéves tervidőszak (1966–1970) volt a Csepel Művek egyik legsikeresebb időszaka. Minden addigit meghaladó volt a beruházások nagysága, megduplázódott az

<sup>4</sup> A győztesek által megszállt területeken a háborút követő években általánosak voltak az ilyen jellegű „életmentő” megrendelések.



Szerkesztette: Szabó Sándor, Adamovics J. és Baczoni G. gyűjtései alapján

1. ábra: *A foglalkoztatottak létszámának változása a Csepel Művekben (1900–1985)*

export, ezen belül pedig jelentősen nőtt a KGST-n kívüli piacokra való kivitel<sup>5</sup>. A gazdaságirányítási reformot is sikeresen vezették be, ami a Csepel Művek önállóságának szélesebb körű kibontását eredményezte a vállalatirányítás és a termelés területén. Ebben a tervidőszakban mintegy 20 nagyberuházást irányoztak elő, 2 175 millió Ft értékben, melynek jó része meg is valósult (Adamovics, 2005). A legnagyobb fejlesztések a gépipar területét érintették. Egyes esetekben átalakították a gyártmánystruktúrát: a visszaesett keresletű termékek gyártását beszüntették, helyettük új tevékenységeket indítottak be (varrógépgyártás helyett konfekcióipari gépek gyártása, továbbá vasalógépgyártás). Ezen kívül a közúti járműgyártás programjába is sikeresen bekapcsolódott a vállalat.

Az 1970-es évek két tervidőszakának (negyedik ötéves terv 1971–1975, ötödik ötéves terv 1976–1980) elsődleges feladatai a Csepel Művek hatékonyabb működésének előmozdítása, a műszaki haladás fejlődési ütemének gyorsítása, a gyártmánystruktúra korszerűsítése, a vezetési, irányítási színvonal emelése és a minél jobb versenyképesség elérése volt. E stratégiai célok érdekében felülvizsgálták a gyártmánystruktúrát és megszüntették az addig nagy hagyományokkal bíró motorkerékpár-gyártást, továbbá néhány korszerűtlen szerszámgéptípus, valamint a veszteséges fémtömegecikk előállítását. Ezzel szemben más gyártmányoknál az addigiaknál is sokkal nagyobb erőforrásokat biztosítottak kutatásra, fejlesztésre. A szervezeti rendszer korszerűsítésének részeként megkezdődött az ágazati jellegű vállalati rendszer kialakítása. A Kerékpár- és Varrógépgyár, valamint

<sup>5</sup> Ebben az időszakban a termékek ¼-e exportra került. A világ több mint 70 országába szállították a vállalat termékeit (Adamovics, 2005).

a Motorkerékpárgyár egyesítése útján létrejött a Jármű- és Konfekcióipari Gépgyár (JÁKÓ) (Adamovics, 2005). A tervezett és részben végrehajtott lépések ellenére a Csepel Művek nem lett versenyképesebb, a fejlesztéseknek rossz irányt szabtak, a termelés legtöbb területe műszakilag egyre inkább elmaradt a versenytársaktól<sup>6</sup>, halmozódtak a veszteségek, fokozódtak a pénzügyi zavarok. A válság jelei egyre inkább a felszínre törtek.

A hatodik öt éves tervidőszak (1981–1985) legfontosabb eseményei a gyár életében bekövetkezett jelentős szervezeti átalakulások voltak. Az átszervezések a megbillent gazdasági egyensúlyt kívánták volna helyreállítani. 1980-ban két nyereséges cég, a Qualitál Könnyűfémöntőde és a Híradástechnikai Gépgyár vált ki a Csepel Művekből. Majd 1981-ben az Acélmű és a Csőgyár összevonásával létrejött a Vasmű (Adamovics, 2005). Ennél is fontosabb lépés volt 1983-ban a tröszt felbomlása, annak romló pénzügyi helyzete miatt. A tröszt irányítása alá tartozó vállalatokat és intézményeket a minisztérium felügyelete alatt működő teljes jogú önálló vállalatokká alakították át, melyeknek során tíz önálló, három közös- és két kisvállalatot alapítottak (2. ábra). Ezzel a folyamattal kezdetét vette a gyáróriás végleges széthullása, egyre kisebb egységekké való felaprózódása.

#### CSEPEL VAS- ÉS FÉMMŰVEK TRÖSZT

Megszűnt: 1983-ban

Közös szervezet:

- CSM Ipari Központ
- CSM Ipari Egyesülés
- Csepel Ipartelepi  
Közhasznú Társaság  
(1996)

#### ÖNÁLLÓSULT VÁLLALATOK



Forrás: Voszka Éva, 1997, 328. o.

2. ábra: A Csepel Vas- és Fémművek Tröszt széthullása után kialakult önállósult vállalatok

<sup>6</sup> A termelés egyes területei azonban világszínvonalú termékek előállításával továbbra is sikeresek voltak (pl. szerszámgépgyártás).

### *A jelenlegi gazdasági struktúra kialakulása a Csepel Művek iparterületén*

A jelenlegi gazdasági struktúra teljes körű elemzés során a tröszt felbomlása óta napjainkig tartó folyamatokat kell megvizsgálnunk, mert a mai állapotok az elmúlt bő két évtized eseményeiből gyökereznek.

#### A Csepel Művek vállalatának átalakulása

A Csepel Művek szétdarabolását követően az egykori gyáregységekből önállóvá váló vállalatok laza konglomerátumából létrejött a Csepel Művek iparterülete. A valaha jól működő vertikális gazdálkodási struktúra megbomlott, az egykoron egymásra épülő gyártási folyamatok jogilag teljesen önálló vállalatokba kerültek, melyek gyakran ellentétes érdekekkel feszültek egymásnak. Az 1980-as évek második felében a szocialista gazdasági rendszer válságának további mélyülése a Csepel Művek vállalatain belül is egyre látványosabban érezte hatását, ami a termelékenység visszaesésében, a foglalkoztatottak létszámának gyors csökkenésében mutatkozott meg.

A vállalatok eltérő gazdasági helyzettel tekintettek a közelgő rendszerváltozás elé. Míg egyes esetekben sikerült javítani a termelékenységet és növelni az exportot, amivel a társaság pénzügyi helyzetét stabilizálták, addig mások az *„életben maradásért küzdöttek”* (Jusztusz, 2002). Az Egyedi Gépgyár Vállalat sikeresen bővítette piacait Nyugat-Európában és az USA-ban<sup>7</sup>, ezzel szemben a Transzformátorgyár a csőd szélére került. A külföldön partnereket és hírnevet szerző vállalatok később a nyugati tőke legvonzóbb befektetési célpontjaivá váltak.

Az 1980-as évtized végére a keleti piacok elvesztése, valamint az eladósodottság a Csepel Művek vállalatának jórészt csőd közeli állapotba sodorta. A vállalatok megmentésére egyedüli lehetőségként a privatizáció és új stratégia (gyakran túlélési stratégia) kialakítása jöhetett szóba. A kiárúsítás már az 1980-as évek közepén megindult, de csúcspontját a rendszerváltozáskor, majd az azt követő egy-két évben érte el. Országos szinten 1989–1990 a spontán privatizáció időszaka volt. Az ilyen jellegű privatizáció törvényi háttérét törvény a gazdasági társaságokról szóló 1988. évi VI. törvény<sup>8</sup> és az 1989. évi XIII.<sup>9</sup> ún. átalakulási törvény biztosította. A törvények lehetőséget nyújtottak magánvállalatok kialakításának. A vállalatok gyakorta saját maguk kezdeményezték a vállalati vagyont és a tevékenységek átszervezését az újonnan megalakított gazdasági társaságokba. E jellegű privatizáció fő célja olyan stratégia végigvitele, amely lehetőséget biztosít a felszámolás elkerülésére, ami sok esetben nem járt sikerrel, így nem tudták elkerülni a felszámolást. Az új működőtőke bevonások azonban a társaságok, és egyben az iparterület gyors szerkezeti és szervezeti átalakulását eredményezték.

<sup>7</sup> Disneylandekhez szállítottak vidámparki berendezéseket.

<sup>8</sup> „E törvény célja, hogy korszerű jogi keretek megteremtésével segítse a népgazdaság jövedelemtermelő képességének javítását, a piaci jellegű termelési-értékesítési együttműködés fejlődését, a tőkeáramlást, valamint a külföldi működő tőke gazdaságunkban való közvetlen megjelenését” (<http://www.1000ev.hu>).

<sup>9</sup> „Az Országgyűlés felismerve, hogy a gazdálkodó szervezetek további fejlődéséhez a vagyonérdekeltség megteremtése és külső – belföldi és külföldi – tőke bevonása, mindehhez pedig megfelelő szervezeti formák alkalmazása szükséges” alkotta meg a törvényt (<http://www.1000ev.hu>).



Kezdeti lépésként a vállalatok pénzügyi stabilizációs céljaikra, vagy éppen piacaik bővítésére új hazai és külföldi pénzforrások megszerzésére törekedtek. Ehhez a törekvéshez az akkori kormány is partner volt, így adókedvezményekkel próbálták a külföldieket idecsábítani. Ennek egyik első és látványos sikere a RUGÉV (Csepel Művek Ruhaiipari Gép- és Kerékpárgyártó Vállalat), továbbá az amerikai Schwinn Bicycle Company Chicago és a William Bicycle Corporation Betlehem közötti társasági szerződés, melynek révén megalapították az amerikai többségi tulajdonú Schwinn Csepel Kerékpárgyártó és Forgalmazó Kft-t (1988) (Jusztusz, 2002). Az Egyedi Gépgyárnak, valamint a Vas- és Acélöntödének is sikerült gyorsan nyugati „pénzügyi mecénásokat” találniuk (német és osztrák tőke), és vegyes társaságokat alapítaniuk az iparterületen (CSEBA Kft. 1989; HUSS Kft. 1990). A rendszerváltozást követően a Csepeli Fémmű kivételével a többi társaságnál is megjelent a külföldi, elsősorban nyugat-európai (főleg osztrák, német, angol), észak-amerikai, távol-keleti (japán, szingapúri, kínai) működőtőke, de még posztszovjet területekről is érkezettek beruházók. Az állam ezzel ellentétben távol tartotta magát a Csepel Művek privatizációs folyamataitól az 1990-es években. A még állami tulajdonban lévő vállalkozások, ha nem sikerült külföldi tőkeinjekciót szerezniük, állami tőkeinvestálás hiányában reménytelenül elbuktak a kőkemény piaci feltételek között.

A Csepel Művek Vasműből 1993-ban kivált a csőgyártás üzletág és megalakult a Csepel Művek Csőgyár Rt., amely később több kisebb vállalkozásra hullott szét. A legjelentősebb a Csepeli Csőgyár Rt. jelenleg felszámolás alatt áll, a csőgyártás lényegében megszűnt (egy-két kisvállalkozás kivételével), így ma elsősorban csak csőkereskedelemmel foglalkozó vállalkozások találhatóak az iparterületen (Csepeli Csőgyár Kft.). A Csepel Művek Vasmű – mint állami tulajdonú cég – Csepel Művek Kovácsológyáráként élt tovább, majd felszámolása (1994) után három utódtársaság lépett örökébe, melyek napjainkra szintén a felszámolás sorsára jutottak (Voszka, 1997).

A csőd szélére kerülő Csepel Művek Vas- és Acélöntöde 100%-os tulajdonjogát 1995-ben az amerikai Universal Automotive Inc. szerezte meg. 2004-ig amerikai tulajdonban volt a cég, azóta ismét 100%-os magyar tulajdonú a jelenleg Csepel Metall Vasöntöde elnevezésű vállalkozás.<sup>10</sup> A Csepel Művek Vas- és Acélöntödéből 1989-ben vált ki a Csepel Művek Precíziós Öntöde Kft., amely Csepeli Precíziós Öntöde néven végzi napjainkban tevékenységét.

A Csepel Művek Fémmű 1993-ban részvénytársasággá alakult. A Csepel Művek vállalatai közül ez a társaság működött legtovább eredeti formájában, jóllehet külföldi befektetők nem szereztek benne tulajdonrészt. Hosszú távú sikerét a rendszerváltozást megelőző gyártósori modernizálásnak köszönhetette, ezzel hatékonyabbá és jobb minőségűvé változtatva termelését, követve a piaci igényeket. A 2000-es évek első éveiben azonban problémák keletkeztek az addig stabilnak tűnő cég pénzügyi helyzetében, továbbá a lassuló világgazdasági környezet sem kedvezett a társaság kivitelének. Jelenleg felszámolás alatt áll a vállalat, így valószínű, hogy a Csepel Művek utolsó eredeti bástyája is ledől, és ezzel megszakad a közvetlen kontinuitás a jelenlegi ipari vállalkozások és az egykori gyáróriás között.

A Csepel Művek Szerszámgépgyárat 1991-ben privatizálták és Csepel F+K Szerszámgépgyártó Rt. néven német-magyar közös vállalattá alakult, ami másfél év után csődbe

<sup>10</sup> [www.csepelmetall.hu](http://www.csepelmetall.hu)

ment. A felszámolás után a céget a szingapúri Excel Machine Tools Pte. Ltd felvásárolta, megalapítva a jelenleg is működő Excel Csepel Szerszámgépgyártó -t.<sup>11</sup>

A Csepel Művek Egyedi Gépgyáranak, valamint a RUGÉV már említett kerékpárgyártó részlegének sikerült külföldi befektetőket találni (HUSS és Schwinn<sup>12</sup>), azonban a RUGÉV más önálló vállalatokba szervezett tevékenységeit azóta jórészt felszámolták (Kerékpáralkatrész-gyártó Kft., Varrógépgyártó Kft.), vagy többszöri tulajdonváltáson estek át (Rubikon Ruhaiipari Gépgyártó Rt – Rubikon Text Kft., Humatext Vasalógépgyár – Humapress Kft.)

Érdekesen alakult a Csepel Művek Transzformátorgyár helyzete. A rendszerváltozás előtti években az egyik legingatabb lábbon álló tagja volt a vállalatcsoportnak. Részvénytársasággá alakulása után hosszú ideig nem sikerült megfelelő befektetőt találni, végül egy igazi „nagy halat” sikerült kifognia a vezetőségnek. 1995-ben a német Siemens transznacionális társaság látott fantáziát a vállalkozásban, és jelentős tőkeinvestálás után megalakult a későbbiekben a terület egyik fontos gazdasági szereplőjévé váló Siemens Transzformátorgyár Rt. (Voszka, 1997).

Ennek ellenére nem a Siemens szerepvállalása a csepeli iparterület legjelentősebb működőtőke beruházása. A Csepel Művek Hőerőmű és Szolgáltató Vállalatának (Erőmű) átalakulása a rendszerváltozás utáni időszak egyik csepeli sikertörténete. A területre oly' jellemző vállalati felszámolásokkal és fájdalmas zsigorodásokkal szemben jelentős bővülésnek lehettünk tanúi. A Csepel Művek Hőerőmű és Szolgáltató Vállalatnál 1995-ben került sor a privatizációra (az angol PowerGen energiaszolgáltató társaság lett a nyertes cég). Az angol vállalat jelentős beruházásokat hajtott végre a területen, így 2000 végén átadták Magyarország első, üzleti alapon, magántőkéből felépülő, 389 MW<sup>13</sup> teljesítményű gázturbinás erőművét (Csepel II.).<sup>14</sup>

A nagy volumenű beruházásra a Csepel I.<sup>15</sup> erőmű korszerűtlensége adott okot. 2001-ben tulajdonosváltáson esett át a társaság, és az amerikai NRG vállalat lett egy rövid ideig az erőmű gazdája. 2002 óta a svájci Atel a Csepeli Vállalatcsoport tulajdonosa. Az új tulajdonosok új struktúrát alakítottak ki (Csepeli Áramtermelő Kft., Csepel Energia Kft., Csepel Erőmű Kft.).

Az egykori Csepel Művek szolgáltató tevékenységet végző vállalatai is átalakultak, közülük több már a felszámolás sorsára jutott: a Csepel Művek Fejlesztő és Tervező Vállalatot felszámolták, az AGMI, az Oktatási Vállalat (ma Adu Oktatási Központ), a Csepel Művek Számítástechnikai Vállalat és a Pannon Külkereskedelmi Vállalat jelentősebb átalakuláson mentek keresztül.

A külföldi befektetők mellett a kiárúsított csarnokok és épületek révén a hazai kis- és középbefektetői réteg is kivette részét a privatizációból, így a terület meghatározó elemeivé váltak.

Napjainkban több mint négyszáz vállalkozás működik a Csepel Művek egykori terüle-

<sup>11</sup> [www.excel-csepel.hu](http://www.excel-csepel.hu)

<sup>12</sup> A Schwinn Csepel ma már 100% magyar tulajdonban van.

<sup>13</sup> A felépült erőmű hazai villamos-energia szükséglet 6%-át képes kielégíteni, valamint az iparterület, továbbá 19 500 lakás hőellátását biztosítja a főváros déli kerületeiben.

<sup>14</sup> [www.atel.eu](http://www.atel.eu)

<sup>15</sup> 2000-ben lejárt az engedélye a villamosenergia termelésre. Jelenleg hőtermelést és hőszolgáltatást végez.

tén<sup>16</sup>. A négyszáz vállalkozásnak töredékét adják (5%) azok a cégek, melyek valamilyen fokú közvetett kapcsolat révén az egykori Csepel Művek „leszármazottainak” tekinthetők, a fennmaradó többség „jövevénynek” számít a területen. Jelentős részük mikro- és kisvállalkozás, átlagosan 4–10 foglalkoztatottal.

A Csepel Művek iparterületének kisvállalkozásokkal történő megszállása elsősorban a kezdeti olcsó telekárakkal és bérleti díjakkal magyarázható. A kooperációs szándék a Csepel Művek utódvállalataival elhanyagolhatónak tekinthető. Ténylegesen kevés az olyan kis- és középvállalkozás, mely valamelyik utódvállalattal történő kapcsolatkiépítés szándékával költözött volna be a területre. Az új cégek döntő többsége profilidegen volt, így tevékenységük jellege alapján színes kavalkádja alakult ki a vállalkozásoknak.

A vállalkozói környezet jelenleg nem a legideálisabb az iparterületen. Magasak a bérköltségek, a fizikai foglalkozásúak keresete 30–40%-kal magasabb a fővárosban a vidéki átlaghoz viszonyítva, az adóterhek szintén magasak (az iparüzési adó 2%, az építményadó az első 5000 m<sup>2</sup>-ig 600 Ft/m<sup>2</sup>/év, felette 450 Ft/m<sup>2</sup>/év).<sup>17</sup> A helyi vállalkozások többségére jellemző a tőkeszegénység (gyakran kényszervállalkozásként működnek), így gyakoriak a csődhelyzetek, erős a vállalkozások fluktuációja. A terület épületállományának 20%-a jelenleg nincs hasznosítva, parlagon áll. Ennek ellenére a foglalkoztatottság tekintetében bővülés tapasztalható az elmúlt években, az 1990-es évek közepén mélypontot jelentő 5 ezer fő dolgozott a Csepel Művek Ipari Parkban<sup>18</sup>, a vállalkozások létszámának bővülése révén napjainkban megközelíti a 10 ezer főt az itt dolgozók száma.

### Változó funkciók a Csepel Művek iparterületén

Az egykori Csepel Művek területén azt tapasztalhatjuk, hogy a hagyományosan nehéziparinak számító területen sok a szolgáltató tevékenységet végző vállalkozás. A területen jelenleg működő vállalkozások adatbázisához hozzáférve ténylegesen számszerűsíteni lehet a szolgáltató és az ipari tevékenységet végző cégek arányát. A vállalkozások TEÁOR<sup>19</sup> szerinti főtevékenységét meghatározva megállapíthatjuk, hogy a nem anyagi ágak körében tevékenykedik a cégek közel fele (3. ábra), ezek valamilyen szolgáltatásokat végeznek, amelyek széles spektrumon mozognak. A helyi szolgáltató jellegű vállalkozások elsősorban ingatlanok hasznosításával, kezelésével és forgalmazásával, továbbá tanácsadással, oktatással, mérnöki tevékenységgel, kutatással-fejlesztéssel és igazgatással foglalkoznak, de gyakoriak a valamilyen közétkeztetést ellátó, egyéb vendéglátó, vagy az őrző-védő cégek is. Kuriózumnak számítanak a futárcégek és a különféle egyesületek (pl. Csepel Búvár SE).

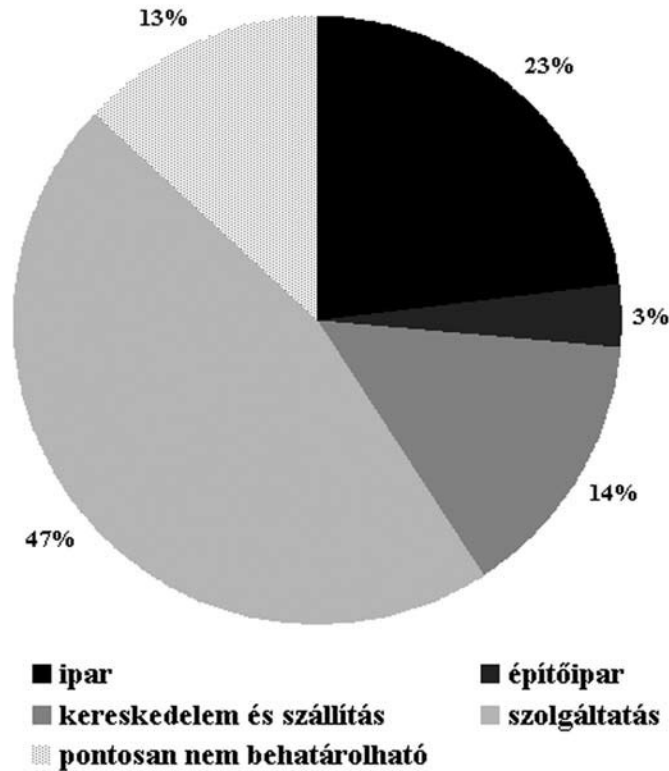
A kiegészítő anyagi termelést nyújtó cégek (kereskedelem, szállítás, raktározás) az összes vállalkozás 14%-át adják. Ezek döntő többsége valamilyen árucikk nagykereske-

<sup>16</sup> A vállalkozások egyharmada nem tulajdonosa a területnek, csak bérlő. A tulajdonosok száma 280 (2005) (Forrás: Csepeli Önkormányzat).

<sup>17</sup> Albert József szóbeli közlése alapján.

<sup>18</sup> A terület jelenlegi hivatalos elnevezése. Csak névében ipai park, jogilag nem!

<sup>19</sup> Tervekenységek Egységes Ágazati Osztályozási Rendszere.



Szerkesztette: Szabó Sándor a Csepel Művek Ipari Park Közszolgáltató Kht. tulajdonosi és bérlői adatbázisa alapján

3. ábra: A vállalkozások megoszlása tevékenységi körük alapján a Csepel Művek iparterületén (2007)

delmével foglalkozik. 13% azoknak a vállalkozásoknak az aránya, melyeknek nem lehet pontosan meghatározni a főtevékenységét.

Az anyagi termelést végző vállalkozások között építőiparral foglalkozó cégeket is találunk, de számuk nem jelentős. Az iparral foglalkozó vállalkozások aránya mára 23%-ra csökkent. Ez is jól szemlélteti, hogy az egykori nehézipari terület napjainkra jórészt terciarizálódott övezetté vált. Mindezt alátámasztja a főváros aktuális településszerkezeti tervének „munkahelytérképe” (területhasználat) alapján készült térkép (2. térkép). A Csepel Művek iparterületének jelentős része kereskedelmi és szolgáltató övezetként van besorolva, és csak az Atel (Csepeli Erőmű) területe minősül szintisztán ipari területnek.

A helyi ipart jelenleg 95 vállalkozás képviseli, de felmerül a kérdés: a vállalati átalakulási folyamatok, az új cégek betelepülése mennyiben változtatta meg a terület ipari



Szerkesztette: Szabó Sándor Budapest Településszerkezeti Tervének Munkahelytérképe alapján

## 2. térkép: A területhasznosítás jellege Csepelen

profilját a rendszerváltozás óta? E kérdés megvizsgálható az egyes cégek tevékenységi körének meghatározásával, majd a főtevékenységet TEÁOR rendszerbe sorolva megkapjuk a területre jellemző ágazatokat (1. táblázat).

Főtevékenységüket alapul véve 16 ágazatba sorolhatóak a terület vállalkozásai. Az egykori nehézipari jelleg hozományaként jelenleg is a fémalapanyag-gyártás, a fémfeldolgozás és a gépi berendezések gyártása a domináns. Ebben a három tevékenységi körben dolgozik az ipari vállalkozások 55%-a (53 vállalkozás). A fémalapanyag-gyártás jórészt a különféle fémöntési tevékenységekből (vasöntés, rézöntés, könnyűfémöntés-alumíniumöntés) áll. Jelenleg ez az ágazat (és azon belül is a könnyűfémöntés szakágazata) ölt prosperáló jelleget a területen. Ezek a cégek elsősorban exportra termelnek, jelentős multinacionális vállalatok beszállítói (pl. a FÉMALK Zrt. német és svéd autói-  
ipari cégek partnere).

1. táblázat  
Az ipar ágazati tagolása a Csepel Művek iparterületén

Ágazat	Az ágazatban tevékenykedő cégek száma
Villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás	1
Hulladékgyártás	1
Textília gyártása	1
Villamos berendezés gyártása	2
Egyéb jármű gyártása	2
Fafeldolgozás	2
Papír, papírtermék gyártása	3
Nemfém ásványi termék gyártása	4
Bútorgyártás	4
Egyéb feldolgozóipari tevékenység	4
Nyomdai és egyéb sokszorosítási tevékenység	5
Vegyí anyag, termék gyártása	6
Élelmiszergyártás	7
Fémalapanyag gyártása	12
Gép, gépi berendezés gyártása	13
Fémfeldolgozási termék gyártása	28

Szerkesztette: Szabó Sándor

Legnagyobb számban a fémfeldolgozási termékek gyártásában tevékenykednek a társaságok (28 vállalkozás). Ezen belül a fémmegmunkálás és a fémszerkezet gyártása a legjelentősebb és a legtöbb vállalkozást foglalkoztató tevékenység. A gép és berendezés gyártásán belül a szerszámgyártás megőrizte vezető szerepét (4 vállalkozás), de egyre nagyobb jelentőségű a speciális gépgyártás is (3 vállalkozás). A valamilyen formában „utódcégnek” tekintett ipari vállalkozások (közel 20) döntően ezekben az ágazatokban termelnek. Mellettük természetesen újonnan betelepült cégek jelen vannak. Gyakran a korábbi, felszámolt csepeli gyár-egységek csarnokait, termelőeszközeit és nem utolsósorban alkalmazottait átvéve folytatják a terület tradicionális termelő tevékenységét. A hagyományos iparágak mellett a bekövetkező változást jelezve új, a rendszerváltozás előtt a területre nem jellemző ágazatok is helyet kaptak a barnaövezetben. Közülük kiemelendő az élelmiszergyártás (édesipar-gesztenyepüré-gyártás, sütőipar), a vegyi anyagok és termékek gyártása (műanyag alapanyagok, tisztítószerek, kozmetikai szerek), a nyomdai és sokszorosító tevékenység, a bútortipar és az egyéb feldolgozóipari tevékenység (játékgyártás, ékszergyártás, sportszergyártás, hangszergyártás).

### *A rehabilitáció lehetőségei és gátjai a területen*

#### A tulajdonviszonyok

Ez a kérdéskör sokáig a terület legnagyobb problémájaként, a rehabilitáció megindulásának egyik alapvető gátjaként jelentkezett. A rendszerváltást követően az egész területet egységes tömbként kezelték, a 200 hektáros terület azonos helyrajzi számon szerepelt a telekkönyvben, jogilag osztatlan közös tulajdon volt. Az itt működő összes vállalkozásnak azonos volt az irányítószáma és elérhetőségi címe (Gyepsor utca 1). A rendezetlen tu-

lajdon- és címviszonyok jelentős problémákat okoztak: az osztatlan közös tulajdon miatt a jelenlévő vállalkozások nem vehettek fel banki hiteleket, a projektek megvalósításához minden tulajdonos hozzájárulásához szükség volt. A kialakult jogi helyzet erőteljesen megnehezítette a vállalkozások mozgásterét, a rendezetlen címviszonyok pedig a cégek elérhetőségét tette problematikusá. A kaotikus helyzet a törvénytelen ségek melegágyaként szolgált: fantomcégek alakultak, jelentős volt a feketemunka, amelyek az iparterület kedvezőtlen megítélését okozták és elriasztották a komoly befektetőket.

A jogi helyzet és a körülmények normalizálásának érdekében tulajdonközösségi önkormányzat jött létre, melynek fő szerepe (Csepel önkormányzatával<sup>20</sup> egyetemben) a terület jogi és mérnöki szabályozása, rendezési terv életbe léptetése volt. Az 1998-ra egy négy évig tartó maratoni folyamat keretében a tulajdonosok költségviselésével, a VÁTI Kht. munkájaként elkészült a Csepel Művek részletes rendezési terve. 2000-ben megszűnt az osztatlan közös tulajdon, helyette 100, külön földhivatali bejegyzéssel ellátott tömbtelekre osztották (új utak nyitásával stb...), amely ma a terület fejlődésének alappillére. A kialakított tömbtelkek további műszaki apróztatását célszerű folytatni a jövőben is, mivel a tömbökön belül még több esetben magas a tulajdonosok száma.

A tömbösítések mellett a régi és az újonnan megnyitott utakat utcanévvel (a korábban ott folyó tevékenység alapján), az épületeket pedig házszámmal látták el, ezzel áttekinthetőbbé vált a terület.

### A műszaki környezet állapota

Műszaki környezet alatt jelen értekezésben az épületállományt, a közműveket, az utakat és iparvágányokat értjük. Infrastruktúráját tekintve az egykori Csepel Művek nagyon jól kiépített terület volt, Csepelen belül szinte önálló település volt. A városi rendszerektől elkülönülő, saját belső út- és közműhálózatával, iparvágányokkal, vasúti rendezőterülettel és kikötővel is rendelkezett. A Csepel Művek széthullása, valamint a szolgáltatások leépülése az infrastruktúra jelentős romlását eredményezte. A terület teljes körű rehabilitációja elválaszthatatlan az infrastruktúrák színvonalának emelésétől.

#### *Az utak és az iparvágányok állapota*

Az iparterület 25 kilométernyi úthálózattal rendelkezik, amelyek között van tömbökön belüli magánút, tömböket körülvevő közút és a közforgalom számára megnyitott magánút. A korábbi elkülönülést szolgáló kerítéseket és kapukat (az I. kapu kivételével, ami ipartörténeti értéket képvisel) elbontották, ezáltal egyszerűbbé vált a bejutás a területre. Problémát jelent azonban, hogy az utak állapota erősen leromlott, ill. az iparterület útrendszere laza szálon kapcsolódik a XXI. kerület úthálózatához, aminek erős integrálása nélkül nem képzelhető el a terület további fejlődése.

Nehéz az utak állapotát javítani, mert a telkek értékesítésekor az utakat is eladták

<sup>20</sup> A csepeli önkormányzatnak kiemelten fontos ez a terület, mint a kerület legnagyobb foglalkoztatója és a helyi adóbevételek közel 40%-ának forrása (Takács József szóbeli közlése alapján).

(a telek része lett), így sok tulajdonos kezében vannak maguk az utak egy része is. Az ilyen jellegű utak kezelése, fejlesztése csak összehangolva, közös akarattal lehetséges. Sajnos erre egyelőre kevés szándék mutatkozik. Az utak kezelését egy ideig a *Csepel Művek Ipari Park Közszolgáltató Kht.* végezte, amiért a tulajdonosok területnagyságuk alapján 23 Ft/m<sup>2</sup> összeget fizettek a kht.-nek. Az érdekkellentétek és a közöny miatt az éves szinten előre várt 40 millió Ft-os bevétel helyett annak csak egyharmada folyt be, így az úthálózat ilyen jellegű fenntartására nem volt lehetőség.<sup>21</sup> A magánutak fejlesztése jelenleg csak a tulajdonosok által valósulhat meg.

A közúthálózat kezelése kevésbé problematikus. Az iparterület közúthálózatának fejlesztése kiemelten fontos feladat a logisztikai tevékenység növelése érdekében. Egy esetlegesen kialakítandó logisztikai park előfeltétele a jó elérhetőség, ami egyelőre nem valósult meg. Ezért a csepeli önkormányzat kiemelt projektként kezeli a Csepeli Gerincút megépítését, amely észak-déli irányban felfűzi és összekapcsolja a Csepel Művek iparterületét a kerülettel.<sup>22</sup> A Gerincút építése jelenleg is folyik az iparterület déli szektorában.

A jövő további jelentős útfejlesztési projektje lehet Csepelen a tervezett Albertfalvai Dunahíd és a hozzá kapcsolódó úthálózat megépítése. Ez az útszakasz részét képezné a főváros déli, külső kerületeit összekapcsoló körútnak (Külső Keleti körút). A Csepel Művek északi határán tervezett beruházás az itt működő vállalkozásoknak jó elérhetőséget biztosítana nemcsak a kerületből, hanem a főváros más pontjairól is.

Az egykori gyártelepnek 1912 óta van közvetlen vasúti összeköttetése és a rendszerváltozás előtt jelentős, éves szinten 800 ezer tonna áruforgalmat bonyolítottak le vasúton. Jelenleg a vasúthálózat a közút állapotánál is rosszabb kondícióban van. Az ipari termelés leépülésével és a vertikum szétesésével párhuzamosan a belső vasúti szállítás is erősen visszaesett az iparvágányokkal sűrűn átszabdalt területen. Az elhanyagoltság miatt egyes vágányok már nem is használhatóak, egy részüket pedig felszedték. A több mint 400 vállalkozás közül jelenleg csak mintegy tíznek fontos stratégiaileg a vasúti szállítás.

### *Az épületállomány*

A beépítettség alapján a terület két jó elhatárolható övezetre osztható a Motorkerékpárgyár út és a Varrógépgyár út mentén. A déli szektor laza beépítettségű, nagy szabad területekkel szabdalt övezet, míg az északi szektorban 95%-os a beépítettség, ezért elég jelentős a zsúfoltság. A sűrű beépítettség már a Weiss Manfréd Művekre is jellemző volt, ezt tetézték az államszocialista időszak építkezései, az épületek beillesztése a már meglévő állomány közé. A zsúfoltság nehézséget okoz a terület szabályos rendezésében, a tömbök kialakításában, a hatékony tűzvédelem fenntartásában.

Az épületállományban elsősorban a Weiss Manfréd kori stílus dominál, jellemző a vakolatlan téglafalazat, a díszpárkányzatok és a részletgazdagság. Mivel az 1945 utáni időszakban nem volt műszakilag szabályozva az építkezés a gyárterületen, ezért gyakoriak voltak a hozzá- és ráépítések, toldások, többségében silány kivitelben (Nagy, 1999). Az egykori Csepel Művek nemcsak iptörténeti szempontból, hanem épületállományát is

<sup>21</sup> Takács József szóbeli közlése alapján.

<sup>22</sup> Takács József szóbeli közlése alapján.



figyelembe véve megőrzendő értéknek számít, 17 épület áll jelenleg örökségvédelmi oltalom alatt, de további, még mintegy 30 épület javasolható valamilyen fokú védelemre.<sup>23</sup>

### *Közműhálózat*

A Csepel Művek működése alatt sokrétű és jól kiépített közműhálózatot hoztak létre. Az alábbi közművekkel rendelkezett a gyáróriás: ivóvíz, ipari víz, tüzi víz, vízvezetés, hőenergia ellátás, gőzellátás, forró víz ellátás, földgáz ellátás, olajellátás, villamos energia ellátás, sűrített levegő ellátás, távközlés és jelzőrendszerek, árvízvédelmi létesítmények. A leépülés beindulásával a kialakított kapacitás lényegesen meghaladta az igényeket. A közműhálózat egy része így ma kihasználatlan, a szétrhullás és a pénztelenség a közműhálózat rohamos műszaki leépüléshez vezetett.

Mint korábban említettük a tulajdonviszonyok kérdése kihat a terület közműhálózatának jövőbeni műszaki fejlesztésére. Az utak egy részét eladták a telkekkel, így az alattuk futó közművek javítása vagy fejlesztése előtt a tulajdonosok egyöntetű hozzájárulása szükséges.

Jelentősebb fejlesztésként értékelhető, hogy tömbtelkek kialakításakor biztosították minden egyes teleknek a közhálózatra történő önálló kapcsolódását. További fontos lépés lenne a gerincvezetékek rekonstrukciója a mai közhálózati szabványoknak és előírásoknak megfelelően.<sup>24</sup> A kihasználatlan és állapotában leromlott közművek leszerelése is a terület rehabilitációjának részét képezné. Jelenleg komolyabb igény az ivóvízre, az ipari vízre, az elvezetendő szennyvízre, a villamos energiára és a hőenergiára van. A többi közmű alig vagy egyáltalán nincs hasznosítva. Mindezek mellett a közműhálózatot úgy lenne célszerű racionalizálni, hogy egy esetleges ugrásszerű igénynövekedést is ki tudjon szolgálni.

A terület közműszolgáltatást ellátó és jogkörökkel rendelkező szervezete jelenleg (és a múltban is) a Csepeli Erőmű (Atel), de történt kísérlet egy új szervezet, a Csepel Művek Ipari Park Közszolgáltató Kht. feladatkörébe sorolni a közművek tényleges kezelését.

### *Környezetvédelmi problémák*

A terület nem mentes az egyes elemeiben súlyos környezetszennyezésektől sem. A levegőszennyezés a korábbi méretekhez képest jelentősen visszaesett. A rendszerváltás előtt az elavult technológiával működtetett Vasmű a legnagyobb légszennyezési bírságokat fizette Budapesten (Jusztusz, 2002). A nehézipar leépülésével egyenesen arányosan a légszennyezés mértéke is lecsökkent, így mára nem számít jelentős környezeti problémának.

A rendezési terv készítésekor környezetvédelmi célú felméréseket végeztek a területen, mely során a talajban kötött, valamint a talajvízben oldott szennyeződések is feltártak. A foltszerűen elterülő szennyeződések a terület egyharmadára terjednek ki. A szennyezések fő forrása az egykori elavult technológiák alkalmazása (pl. ciános tech-

<sup>23</sup> Nagy Ágnes szóbeli közlése alapján.

<sup>24</sup> Nagy Ágnes szóbeli közlése alapján.

nológia) volt. Mára a szennyező technológiák alkalmazása megszűnt, így jelenleg csak a kialakult szennyeződések tovaterjedésének megakadályozása és felszámolása a feladat. A kármentesítés megkezdődött (pl. talajcsere), továbbá védő és monitoring berendezéseket helyeztek el a Csepel Művek iparterületén belül.<sup>25</sup> Kialakították a környezetvédelemmel összefüggő szabályozást is. A vizsgálatok során feltárt környezetvédelmi problémák mellett illegális hulladéklerakások (részben veszélyes hulladék) is terhelték a területet (pl. galvániszap).

### *A Csepel Művek iparterületének jövőképe*

A Csepel Művek iparterülete jelentősen átalakult az utóbbi 2 évtizedben, így a mai állapotok már csak nyomaiban emlékeztetnek az egykori Csepel Művek fénykorára. A múltban gyökerező állapotokat már ismerjük, de a jövőbeli lehetőségekről eddig kevés szó esett.

A vizsgálatok eredményeinek ismeretében kijelenthető, hogy a terület rehabilitációja előrehaladottabb állapotban lenne, ha a privatizációs folyamatok, a terület kiárusításának folyamata ésszerűbben, átgondoltabban ment volna végbe. Sok probléma forrása a bonyolult és szétaprózódott tulajdonosi szerkezet, amelynek normalizálása terén történtek jelentős előrelépések. További lépések szükségesek még, elsősorban a tulajdonosok közös érdekeinek koordinálásában, a fejlesztési célú együttműködések, összefogások erősítésében. Az iparterület érdemi megújulásának látványos szakaszba jutása csak közös összefogással, a fejlesztési források együttes megpályázásával érhető el. Egyéni kezdeményezések csak szűkebb területre lokalizálva mutatnak fel eredményeket (pl. Csepeli Erőmű és térségének megújulása), így a Csepeli Gyáriparosok Szövetségének komoly szerepe lesz a jövőben is a helyi vállalkozások összefogásában egy egységes érdek mentén, amit hatékonyabban kell véghezvinnie.

A környezetvédelmi szabályozások szigorítása és a korábban már vázolt infrastrukturális beruházások megvalósítása is elengedhetetlennek látszik a továbbfejlődés érdekében.

Célszerű lenne fejleszteni a terület ipartörténeti és műemléki értékeire épülő kulturális irányvonalat. Egy a volt Csepel Művek és a jelenlegi vállalkozások gazdasági tevékenységét bemutató központnak vagy múzeumnak a kialakítása a területen reálisan megvalósítható törekvés, ami nagy lökést adna ennek az irányvonalnak.

A terület gazdasági továbbfejlődésnek a legvalószínűbb scenáriója a Csepel Művek iparterületének tudatos, több lépcsőfokként megvalósuló logisztikai központtá való fejlesztése lenne.<sup>26</sup> A logisztikai központ létrejötte elősegítheti a foglalkoztatottság növelését, az iparterület és a kerület gazdaságának újradimenzionálását. A megvalósulás alapvetően igényli a tervezett közúthálózati beruházások végrehajtását és a vállalkozói környezet mainál kedvezőbb állapotát. Fontos lépés lenne a terület életében és a logisztikai központ kialakításában az Ipari Park címének elnyerése, ami jelentősebb állami támogatásokkal, és nem utolsósorban jelentős presztízzsel párosulna. A cím elnyeréséhez a mainál min-

<sup>25</sup> Nagy Ágnes szóbeli közlése alapján.

<sup>26</sup> Forrás: csepeli önkormányzat.

denképp rendezettebb viszonyok szükségesek, és a gyakran spontán zajló folyamatokat tervszerű beavatkozásoknak, koncepciózus fejlesztésnek kell felváltania.

### *Felhasznált irodalom*

- Adamovics J. (2005): *Csepel Vas- és Fémművek 40 éve (1945–1985)*. Udvarhelyi és Udvarhelyi Bt. Budapest, 13–111. o.
- Baczoni G. (Szerk.) (1977): *Iratok a Csepel Vas- és Fémművek történetéhez (1892–1977)*. Csepel Vas- és Fémművek Oktatási és Társadalomtudományi Intézet. Budapest, 5–17. o.
- Barta Gy. (Szerk.) (2004): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. MTA Társadalomkutató Központ. Budapest, 347 o.
- Jusztusz G. (Szerk.) (2002): *Csepel története (896–2002) – történeti kézirat a csepeli önkormányzat számára*.
- Kukely Gy.–Barta Gy.–Beluszky P.–Győri R. (2006): Barnamezős területek rehabilitációja Budapesten. *Tér- és Társadalom* 20. 1. Budapest, 57–71. o.
- Nagy Á. (1999): A Csepeli Vasgyár jelen helyzete és jövője. *Műemlékvédelem* 43. 4. 173–182. o.
- Ferber, U.–Grimski, D. (CLARINET GROUP) (2002): *Brownfields and Redevelopment of Urban Areas*. Austrian Federal Environment Agency. 9. o.
- Voszka É. (1997): *A dinoszauruszok esélyei*. Pénzügykutató Rt. Budapest. 328–330. o.

### *Internetes hivatkozások*

- [http://www.atel.eu/hu/hungary/about\\_us/atel\\_csepel\\_business.jsp](http://www.atel.eu/hu/hungary/about_us/atel_csepel_business.jsp)  
<http://www.csepelmetall.hu/cgi-bin/hun/fooldal.php>  
[http://www.excel-csepel.hu/hun/mag\\_aboutus.html](http://www.excel-csepel.hu/hun/mag_aboutus.html)  
<http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=8578>  
<http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=8611>  
Urban Resource Efficiency: The Case of Budapest

