

A MODERN VÁROSOK PROGRAM GAZDASÁGFEJLESZTŐ HATÁSA A VIDÉKI TERÜLETEKRE

THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE MODERN CITIES PROGRAM IN RURAL AREAS

PÉLI LÁSZLÓ–NÉMEDINÉ KOLLÁR KITTI

SZIE GTK Regionális Gazdaságtani és Vidékfejlesztési Intézet,

Gödöllő, Magyarország

pe.li.laszlo@gtk.szie.hu, kollar.kitti@gtk.szie.hu

Összefoglalás

A Modern Városok Program egy hatalmas mértékű fejlesztési-támogatáscsomag, melynek során Magyarország Kormánya a megyei jogú városokat támogatja számos területen. A cél ezáltal felpozícionálni ezen városok gazdaságát, hogy azok valódi centrumai lehessenek környező vidéki térségüknek. Fontos megjegyezni, hogy ezen gazdaságfejlesztési intézkedések alapja a megfelelő szintű elérhetőség, amely kedvező közlekedési infrastruktúrát igényel. Az általunk vizsgált program egyik pillére ennek biztosítása a vidéki nagyvárosok részére.

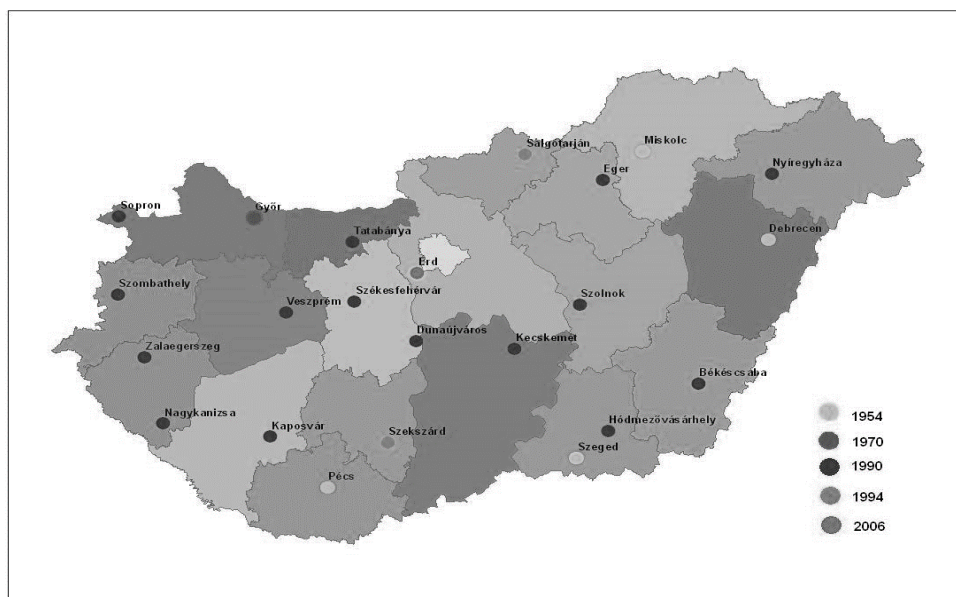
Kulcsszavak: Modern Városok Program, megyei jogú város, területi különbségek, fejlesztési célú támogatás, vidékfejlesztés

JEL kód: R58

Bevezetés

Napjainkban a területi különbségek kiszélesedése globálisan is a fejlődő és fejlett világ egyik legnagyobb kihívását jelenti. A szegények és gazdagok közötti űr nemhogy csökkenne, hanem folyamatosan és rohamos tempóban növekszik. A világ országainak túlnyomó többsége küzd ezzel a jelenséggel, sajnos kevés sikerrel. Csakúgy, mint ezen országokra, Magyarországra is jellemző ez a területi különbségeket uraló egyre táguló szakadék. Magyarország ráadásul speciális helyzetben van, hiszen történelmi előzményei okán (trianoni békeszerződés) mindössze egyetlen jelentős, európai mértékben is versenyképes várossal rendelkezik, mégpedig a fővárossal: Budapesttel. Budapest és agglomerációja határozza meg a mai Magyarország gazdaságát, mivel a vidéki városok közül önmagában egyik sem elég erős ahhoz, hogy gazdasági decentrumként funkcionáljon a hazai térszerkezeten

A program fő célja ezen vidéki városok gazdaságának megerősítése, azáltal, hogy a következő években a rendelkezésre álló fejlesztési forrásokat elsősorban a helyiek döntése alapján osszák szét.



28

Kutatásunkban megvizsgáljuk, hogy a Modern Városok Program a vidéki társadalom mekkora részére hat közvetlenül, illetve közvetetten a megyei jogú városok agglomerációjára, illetve a tőlük távolabb eső, periférikus területekre gyakorol-e hatást.

Irodalmi áttekintés

Magyarország térszerkezetét vizsgálva – a trianoni békeszerződésnek köszönhetően – a területfejlesztéssel foglalkozó szakirodalom egyöntetűen leszögezi, hogy hazánk alapvetően monocentrikus térszerkezetűvé vált, Budapest dominanciája az élet minden területén érvényesül (Beluszky, 2003; Oláh - Topa, 2016). A monocentrikus struktúra oldására tett kísérletek sem új keletűek, bár igazi jelentőségük a NUTS-rendszer kialakítása után teljesedett ki (Csomós, 2010), mikor a régióközpontok nagyobb önállóságot kaptak és mintegy ellensúly szerepet igyekeznek betölteni.

A regionális folyamatok szempontjából a XX. század hatalmas átalakulásokat eredményező utolsó évtizede nem tekinthető egységes időszaknak. A korszak első felét a korábbi rendszer struktúráinak leépülését kísérő krízisjelenségek uralták. A kilencvenes évek közepétől kezdve érzékelhetően megjelentek a megújulás (elsősorban makrogazdasági) jelei, a helyi és regionális siker csomópontjai (Nemes Nagy, 2005; Ritter, 2017). Ezalatt az évtized alatt az eddigi legjelentősebb társadalmi-gazdasági térszerkezeti átrendeződésnek lehettünk tanúi, gyökeresen megváltoztak az addigra kialakult állapotok (Káposzta et al., 2016).

Ésszerűen belátható, hogy a főváros dominanciájának mérséklése nem annak érdemeinek megnyirbálásával lehetséges, hanem a hátrányosabb helyzetben lévő területek felzárkóztatásával, a közöttük meglévő különbségek kiegyenlítésével valósítandó meg. Budapest – mint hazánk egyedüli, európai szinten is versenyképes metropoliszának – gyengítésével az országon belüli polarizáció mérséklődik, viszont Európától – mint centrumterülettől – való elszakadásunk felerősödik (Péli, 2013).

A gazdasági növekedés mindig is érdekelte és érdekelti fogja a regionális gazdasággal foglalkozókat. Hiszen a regionális gazdaság növekedését meghatározó tényezők és az azok magyarázatára szolgáló összefüggések döntő hatással lehetnek a területi egyenlőtlenségek mérséklésére, azok okainak feltárására, kezelésére (Lengyel - Rechnitzer, 2004; Áldorfai-Czabada, 2014, Bakos - Gerencsér, 2016).

Kutatáshoz kapcsolódóan a regionális gazdasági növekedési modellek egyik fajtáját, a növekedési pólusok elméletét ismertetem. Rechnitzer és Lados (2004) alapján a növekedési pólusok modellje szerint a dinamikus ágazatokat tömörítő központok lényegében olyan növekedési pólusok, amelyek agglomerációs hatások

útján növekedési hatást gyakorolnak a környező településekre. A növekedési pólus maga egy centrumtelepülés.

A pólusok, nagyvárosok hálózatának jellemzője, hogy lakosságukra és az ingázókra építve meghatározó a szerepük a foglalkoztatásban, miközben a fővároson kívül a felsőoktatási, a kutatási tevékenységek, valamint a különösen nagy hozzáadott értéket előállító gazdaság koncentrációja jellemzi (ÚMFT, 2006).

A fejlesztési pólusok kialakításának célja, hogy meghatározott nagyvárosok olyan központokká váljanak, amelyek tartósan képesek erősíteni önmaguk és tágabb térségük (nemzetközi) versenyképességét. A fejlesztési pólusok harmonikus, egymással együttműködő (város) hálózatok központjaiként egy policentrikus településrendszer elemeiként az ország egészének versenyképességét növelik. A pólusokhoz kapcsolódó fejlesztéseknek alapvetően négy funkcionális szintje különböztethető meg, amelyek közül az innovációs és gazdaságfejlesztő funkciók kapnak kiemelt szerepet.

A versenyképességi pólusok kialakításának feladata – a nemzetközi, elsősorban francia tapasztalatok alapján – 2004-ben fogalmazódott meg. A versenyképességi pólusok kialakítását megalapozó javaslatok már a kiemelt (stratégiai) fejlesztések keretében kerültek bemutatásra. A pólusként meghatározott városok francia metódika alapján kezdtek el dolgozni, és próbálták a pólus-gondolatot fejlesztési koncepcióikba, stratégiáikba beilleszteni. A magyar sajátosságok következtében (köztük az infrastrukturális hiányok, területfejlesztési és- felzárkóztatási szempontok) azonban az eredeti francia koncepciónak nemcsak a neve, hanem némileg a tartalma, illetve a program kivitelezésének módja, eljárásrendje is módosult (Salamin - Péti, 2005).

A magyarországi Pólus Program öt vidéki nagyvárost határozott meg, mely Budapest decentrumaiként működhetnek. A Programban deklarált öt növekedési pólus:

- Győr,
- Pécs,
- Szeged,
- Debrecen,
- Miskolc.

A program továbbfejlesztése során – francia mintára – meghatározták az egyes pólusok stratégia irányait:

- Budapest – INNOPOLIS: Budapest európai szintű központként történő megerősítése (MediPólus, ÖkoPólus, InfoPólus, MédiaPólus, TechnoPólus, EconoPólus)
- Győr – AUTOPOLIS: Járműgyártás, a beszállítói és logisztikai kapacitás fejlesztésével és a megújuló energiák hasznosításával
- Székesfehérvár-Veszprém – INFOPOLIS: Mechatronikai és elektronikai, média-, szoftver-, műanyagipari és logisztikai központ
- Miskolc – TECHNOPOLIS: Műszaki és gazdaságtudományi tudásbázisokra épülő, high-tech ipari megoldások, Mechatronika, Vegyipar, Anyagtudományok, Nanotechnológia
- Debrecen – „A TUDÁS IPAROSÍTÁSA”: Agrár-innováció, genetika, Európai Spallációs Neutronforrás megtelepítése
- Szeged – BIOPOLIS: Biotechnológiai kapacitásokra alapozott tudásintenzív fejlesztések, Szoftveripar fejlesztése
- Pécs – „AZ ÉLETMINŐSÉG PÓLUSA”: A kulturális ipar, az egészségipar és a környezetipar bázisán „szolgáltató pólus” kiépítése (Filep, 2008).

Az elméletéhez kapcsolódva született meg a jelenleg vizsgált Modern Városok Program, melynek értelmében ezek a megyei jogú városok lesznek a gazdasági fejlődés motorjai. Ennek hatására a fejlett centrum területek kedvező gazdasági hatást gyakorolnak a félperiférikus, illetve periférikus területekre, melynek köszönhetően megindul a nivellálódás.

Anyag és módszer

Kutatásunk alapját a Központi Statisztikai Hivatal évente gyűjtött területi adatai adják, melyeket a TeIR adatbázis biztosított számunkra. A kutatás során dokumentelemzés, illetve adatelemzés módszerét alkalmaztuk. A Modern Városok Program bevezetése során Magyarország Kormánya együttműködési megállapodást kötött a hazai 23 megyei jogú várossal. A megállapodások nyilvánosak, így azok tanulmányozása során összegyűjtöttük a városoknak szánt források mértékét. A támogatások mértékét minden esetben az együttműködési megállapodások tartalmazzák, melyek 2015 és 2017 között köttettek. A TeIR adatbázisából pedig lekértük az érintett városokra, illetve agglomerációjukra vonatkozó főbb adatokat, melyek 2015-ös adatok, hisz jelenleg ezek a legfrissebb elérhető adatok.

A Modern Városok Program bemutatása

Magyarország Kormánya 2015-ben jelentette be a – korábban nem látott mértékű támogatottságú – Modern Városok Programját. A támogatásban a magyarországi megyei jogú városok részesülnek. „Megyei jogú városok a megyeszékhelyek és azok az ötvenezernél nagyobb lakosságszámú városok, amelyeket az Országgyűlés a képviselő-testület kérelmére ilyennek nyilvánít. A megyei jogú város települési önkormányzat, amely területén – megfelelő eltérésekkel – saját hatásköröként ellátja a megyei önkormányzati feladat- és hatásköröket is. Képviselő-testülete a közgyűlés, amely a megyei jogú városban kerületeket alakíthat, és kerületi hivatalokat hozhat létre” (terport.hu, 2017).

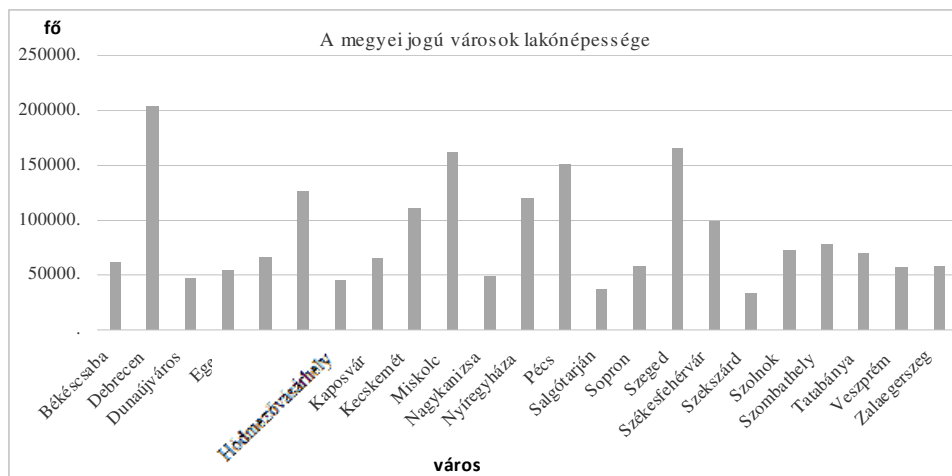
Megyei jogú város lehet, melynek népessége eléri az 50 000 főt és az Országgyűlés - a képviselő-testület kérelmére - megyei jogú várossá nyilvánítja. Ezen felül minden megyeszékhely város automatikusan megyei jogú város is egyben. Hazánkban 23 megyei jogú városából 18 város megyeközpont is egyben. Azonban ezek a városok jogilag nem a megyék részei, hanem azzal azonos rangú közigazgatási egységek.

A Modern Városok Program egy 3400 milliárd forint értékű fejlesztési célú támogatáscsomag, mely magában foglal többek között:

- 690 km autópálya bővítést,
- 5 repülőtér fejlesztést,
- 1920 ha új ipari park létesítését,
- 170 mrd. Ft egészség- és sportcélú fejlesztést,
- 109 mrd. Ft oktatásfejlesztést (kormany.hu, 2017).

Az elsőként támogatásban részesült megyei jogú városok 2015-től részesülnek ezen forrásokból, míg az utolsó támogatási szerződést 2017 májusában kötötték meg.

Mint az előzőekben ismertettük 23 megyei jogú város található Magyarországon, azonban ez a majdnem két tucat város jelentős differenciálódást mutat. A 2. számú ábrán szemléltetjük a 23 város népességét.



2. ábra: A megyei jogú városok lakónépessége

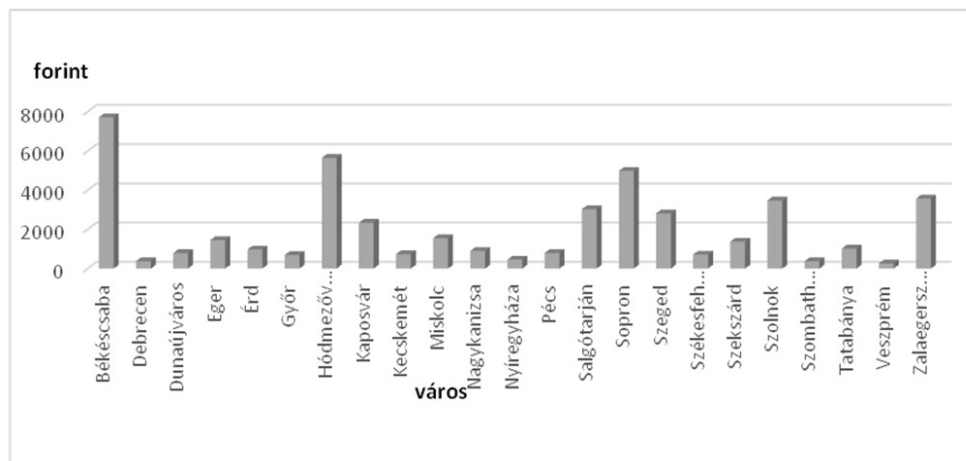
forrás: saját szerkesztés, 2017

A hazai lakosság 19,87 %-a lakik megyei jogú városokban és ez az adat nem tartalmazza az agglomerációs/agglomerálódó térségeket. Ezekkel együtt 30 %-ot is meghaladó értéket kapnánk, akik közvetlenül érintettek ebben a programban. Még tagoltabb a kép, ha a fővárosi lakosságot (17,01 %) figyelmen kívül hagyjuk – hisz a területi különbségek mérséklése nem őket célozza -, mely agglomerációjával együtt szintén jelentős hányadot takar.

Az ábrán látható, hogy az öt jelentős vidéki nagyvárosunkon (Győr, Pécs, Szeged, Debrecen és Miskolc) kívül még Kecskemét, Nyíregyháza és Székesfehérvár rendelkezik 100 000 fős, vagy azt meghaladó lakónépességgel. A megyei jogú városok definiálásakor láthattuk, hogy egyik feltétel az 50 000 főt meghaladó népesség. Ezen kritériumnak a 2015. évi demográfiai adatok tekintetében öt város nem felel meg: Szekszárd és Salgótarján lakossága a 40 000 főt sem éri el; Hódmezővásárhely, Dunaújváros és Nagykanizsa népessége pedig néhány ezer fővel marad el a kívánt határtól. Mivel a megyeközpontok automatikusan megkapják a címet, ezért Szekszárd és Salgótarján mentesül az 50 000 fős kritérium alól. A törvény értelmében csak a megyei jogú város cím odaítélésének feltételeit szabták meg, annak elvesztésének módját nem, így amely város egyszer elnyerte a címet, az jogosult is marad arra.

A továbbiakban megvizsgáljuk a Modern Városok Program által az adott megyei jogú városba egy lakosra jutó támogatás mértékét, melynek eredményét a 3. számú ábrán szemléltetjük.

Mint az jól látható, Békéscsabán a legmagasabb az egy főre jutó támogatás, melynek mértéke meghaladja a 7700 Ft-ot. A támogatás jelentős részét teszi ki az M44-es gyorsforgalmi úthálózat megépítése, mely valóban indokolt, hisz a megyei jogú városok jelentős része már jóval korábban bekapcsolódott a magyarországi gyorsforgalmi úthálózatba, Békéscsaba azonban még mindig nincs összeköttetésben ezzel a hálózattal.

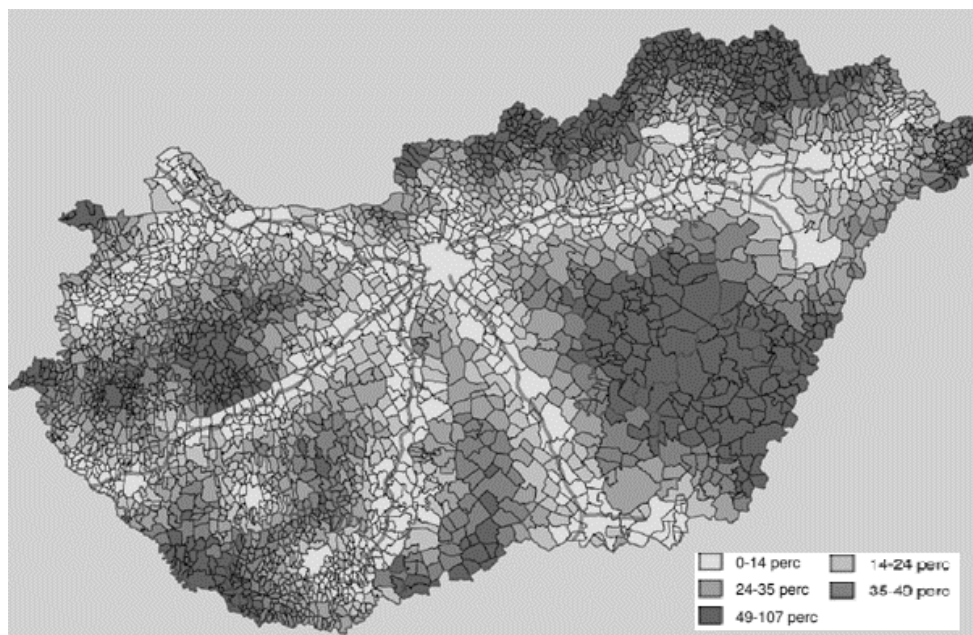


3. ábra: Az egy lakosra jutó támogatás a Modern Városok Programban

forrás: saját szerkesztés, 2017

Mivel Békés megyét „az ország éléskamrája”-ként is szokták aposztrofálni, így jelentős támogatás jutott a mezőgazdaság, illetve a feldolgozóipar számára is (hűtőház). A másik két legjelentősebb egy lakosra jutó támogatásban részesülő város Hódmezővásárhely, illetve Sopron. Az előző városban számos infrastrukturális beruházás indul, illetve bővül a város ipari parkja, míg az utóbbi esetében szintén jelentős gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztésre kerül sor, megépítik az M85-ös gyorsforgalmi útszakaszt.

Péli (2013) munkájában hangsúlyozza, Magyarország közlekedési hálózata jelenleg is erősen centrális, sugaras jellegű. Ez a szerkezet hátráltatja a vidéki nagyvárosok gazdaságának megerősödését, hiszen a főváros, az ország politikai-gazdasági központja, központi elhelyezkedése miatt az ország jelentős részéről könnyen elérhető. Ez az állapot nem kedvez a vidéki növekedési központok megerősödésének. A közúthálózatban kiemelt szerepet játszanak az autópályák, melynek elérhetőségét a 4. ábra mutatja.



4. ábra: A legközelebbi autópálya csomópont elérhetősége percben, 2016

forrás: TeIR adatok alapján saját szerkesztés, 2017

Osztozunk azon állásponton, hogy a közlekedési infrastruktúra – azon belül is a gyorsforgalmi úthálózat megléte – alapjaiban határozza meg egy térség gazdaságát.

A három említett városon felül Zalaegerszeg, Szolnok, Salgótarján részesül még nagyobb mértékű támogatásban, illetve a vidéki öt nagyváros közül – Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs, Szeged – közül az utóbbi számíthat a legnagyobb mértékű támogatásra. Ebben kiemelt szerepet kap a közlekedési infrastruktúra-fejlesztés (új közúti-vasúti Tisza híd, M47-es út építése), de a város ipari parkja is jelentősen bővül, valamint városrehabilitációs és sportfejlesztésekre is sor kerül.

Következtetések

A Modern Városok Program keretében nyújtott 3400 milliárd forint értékű támogatás a hosszú távú fejlődés záloga lehet számos megyei jogú városunkban. Megvizsgálva a városokra jutó támogatást kitűnik, hogy a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése kiemelt hangsúlyt kapott a programon belül. A legjelentősebb támogatásokat (egy lakosra jutó) azon városok kapták, amelyek még nem csatlakoztak a hazai gyorsforgalmi úthálózathoz (Salgótarján: M21, Szolnok: M4, Zalaegerszeg: M76 és M9, Békéscsaba: M44, Sopron: M85 etc.). Mint az korábbi kutatásainkból (Péli,

2013) kiderül, a közúti infrastruktúra minősége jelentős mértékben befolyásolja az adott térség/város fejlettségét, ennél fogva a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztését jó iránynak tartjuk.

Magyarország monocentrikusságát oldani csak a vidéki térségek erősítésével lehet, melynek alapja a vidéki nagyobb városok gazdaságának fellendítése. A pólusokban kedvező területi hatások beindítása, illetve kiterjesztése, ezáltal az agglomerációs folyamatok erősítése, azok dinamizáló hatásainak távolabbi perifériákba való eljuttatása. Az államnak szükséges több pénzt fektetnie a másodlagos pólusokba, mivel a főváros és a vidéki pólusok közötti különbségek nagyok és tovább növekednek. Ahhoz, hogy ezek a nagyvárosok ténylegesen betöltsenek efajta szerepet, szükséges az innovációs folyamatok erősítése, a decentralizáció támogatása. Ehhez adhat kellő alapot a Modern Városok Program.

Összegzés

A Modern Városok Program egy hatalmas mértékű fejlesztési-támogatáscsomag, melynek során Magyarország Kormánya a megyei jogú városokat támogatja számos területen. A cél ezáltal, felpezsdíteni ezen városok gazdaságát, hogy azok valós centrumai lehessenek környező térségüknek. Fontos megjegyezni, hogy ezen gazdaságfejlesztési intézkedések alapja a megfelelő szintű elérhetőség, amely kedvező közlekedési infrastruktúrát igényel. Az általunk vizsgált program egyik pillére ennek biztosítása a vidéki nagyvárosok részére.

Irodalomjegyzék

- Áldorfai Gy.- Czabadai L. (2014): Helyi válaszok a globális kihívásokra. *Acta Carolus Robertus* 4 (2) pp. 9-18.
- Bakos I. - Gerencsér I. (2016): A versenyképesség mérése. In: Szügyi Gy et al. (szerk.): Kézikönyv a képzési rendszer megvalósítása az önkormányzatok gazdaságfejlesztési feladatainak támogatására. 567 p. Gödöllő: Szent István Egyetemi Kiadó. pp. 177-186.
- Beluszky P. (2003): Magyarország településföldrajza. Budapest-Pécs: Dialóg Campus Kiadó.
- Csomós, G. (2010): Területi egyenlőtlenségek Magyarországon: az ESPON-elemzés adaptálása a tervezési-statisztikai régiók policentrikusságának vizsgálatához. *Területi statisztika* 13. (2) pp. 156-167.

- Filep, B. (2008): A nagyvárosok versenyképessége és térszervező funkciói, Doktori értekezés. Széchenyi István Egyetem, Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola: Győr.
- Káposzta, J. - Ritter, K. - Nagy, H. (2016): Local Economic Development in Transition Economies: A Tool for Sustainable Development of Rural Areas In: Erokhin, V. (szerk.) Global Perspectives on Trade Integration and Economies in Transition. 361 p. Hershey: IGI Global. pp. 281-298.
- Lengyel I. - Rechnitzer J. (2004): Regionális gazdaságtan. Budapest–Pécs: Dialóg Campus.
- Nemes Nagy J. (2005): Fordulatra várva - a regionális egyenlőtlenségek hullámai. In Dövényi Z. - Schweitzer, F.: A földrajz dimenziói. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet: Budapest. pp. 141-158
- Oláh, I.- Topa, Z. (2016): Accessibility as a factor of small settlements' development, *Journal of Environmental Protection, Safety, Education and Management* 4 (8) pp. 28-37.
- Péli L. (2013): Növekedési pólusok főbb regionális gazdaságtani összefüggéseinek vizsgálata Magyarországon, Budapest: Agroinform Kiadó és Nyomda Kft.
- Rechnitzer J.- Lados M. (2004): A területi stratégiáktól a monitoringig. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó.
- Ritter K. (Szerk.)(2017): Vidékgazdasági tanulmányok. Gödöllő: Szent István Egyetemi Kiadó, 120 p.
- Salamon G. - Péti M. (2005): Az új Országos Területfejlesztési Koncepció. *Falu, Város, Régió* (3-4) pp. 3-41.
- Vancsó V (2013): Az Integrált város- és településfejlesztés tervezését támogató alkalmazásról.
- <http://www.terport.hu/vezercikkek/integralt-varosfejlesztési-strategiak-a-terporton-%E2%80%93-uj-ivs-alkalmazas-a-teir-ben>
- ÚMFT (2006): Új Magyarország Fejlesztési Programja - Partnerségi egyeztetési változat: A stratégia meghatározása. Budapest.
- www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/veszpremmjv10.pdf
- www.kormany.hu/hu/a-miniszterelnok/modern-varosok-sorozat
- www.terport.hu/telepulesek/telepulestipusok/megyei-jogu-varosok

Abstract

In our days, one of the biggest challenge of both the developing and the developed world is the widening of territorial disparities - even in global dimension. The gap between the poor and the rich shows a rapid and continuous increase instead of shrinking or at least remain stagnant. The vast majority of the countries in our Earth are trying to combat against this phenomenon but – unfortunately – with not much success. The same is typical of Hungary as well, the gap in terms of territorial disparities has still been widening. Furthermore Hungary has a peculiar situation as due to her historical antecedents, there is only one significant city which can be considered competitive in European context, this is Budapest, the capital city. The Modern Cities Program supports cities with county rights in order to improve their economic development which has positive effect on the rural settlements in their periphery.

Keywords: Modern Cities Program, city with county rights, territorial differences, subsidy, rural development

Köszönetnyilvánítás



AZ EMBERI ERŐFORRÁSOK MINISZTERIUMA ÚNKP-17-4 KÓDSZÁMÚ ÚJ
NEMZETI KIVÁLÓSÁG PROGRAMJÁNAK TÁMOGATÁSÁVAL KÉSZÜLT”