

## A városhálózat megújulása Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a rendszerváltást követően

Deák Attila

Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési és Környezetgazdálkodási Ügynökség Nonprofit Kft., Nyíregyháza  
deak@szszbmfu.hu

### ÖSSZEFOGLALÁS

Az I. világháborút követően, de különösen a 20. század második felétől meghatározó jelentőséggel bír az állami fejlesztéspolitika a városok fejlődésében. A két világháború közötti időszakban megjelenő területfejlesztési politika égisze alatt kerül be az országrendezés gondolatával együtt a városrendezés szabályozása. 1945 után a gazdaságpolitika és fejlesztéspolitika elsődleges célja a szocialista iparosítás volt, amelynek kiemelt területei voltak a városok. A városfejlődés hajtóerőit elsősorban az ipartelepítések határozták meg ebben az időszakban. Tény, hogy a tervgazdálkodás időszaka olyan impulzusokat adott a városhálózatnak, amely mind a mai napig meghatározza a városok fejlődési pályáját. A rendszerváltást követően, a területi különbségek látványos kiéleződésének hatására és a gazdasági folyamatok megváltozásának eredményeként a városfejlődés ismét új irányokat vett fel. Az állami beavatkozás szisztémája átalakult, a forráselosztásban a decentralizáció elvei érvényesültek. A városfejlesztésben megjelenik a magán és a nonprofit szektor, egyre fontosabb és több szerep jut az önkormányzatoknak, lényegében ez a három szektor válik a helyi fejlesztéspolitika mozgatójává. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében végbemenő városfejlesztés főbb tendenciáinak megismerése érdekében egy speciális módszert alkalmazva a hazai területfejlesztési források felhasználása lett alapul véve egy adott időszakban. Jelen kutatásban az 1996–2008 között működő decentralizált területfejlesztési források felhasználásának főbb tendenciái kerülnek bemutatásra Szabolcs-Szatmár-Bereg megye városai vonatkozásában, amely választ ad arra, hogy milyen tényezők alakították Szabolcs-Szatmár-Bereg megye városhálózatának megújulását a rendszerváltást követően.

**Kulcsszavak:** Szabolcs-Szatmár-Bereg megye városai, városfejlesztés, decentralizált területfejlesztési források

### SUMMARY

After World War I., but especially from the second half of the 20<sup>th</sup> century the public policy development is determinative in urban development. The urban and the country planning appears under the auspices of the regional development policy between the world wars. After 1945 the primary goal in economic and development policy was the socialist industrialization, with a priority on cities. In this period the driving force in urban development primarily were the industrial installations. As a result, economic and social structure was transformed. It is a fact, that planned economy gave a huge impulse to city network, which determine the trend of cities up to this day. After the regime change, as an effect of escalation of regional differences and as a result of economic processes the urban development took new directions. The state intervention changed, and the principles of decentralization prevailed in resource allocation. The private and non-profit sector appears in urban development, the governments gain more important roles. These three sectors became the movers of local development. To recognize the main trends of urban development in Szabolcs-Szatmár-Bereg County, the local area development funds were examined in a special way in a given period. This study will show, the main tendencies

of the consumption of decentralized regional development funds between 1996–2008, in the cities of Szabolcs-Szatmár-Bereg County. This study also gives an answer for which factors convert the renewal of city network of Szabolcs-Szatmár-Bereg County after the regime change.

**Keywords:** Towns of Szabolcs-Szatmar-Bereg County, urban development, decentralized regional development funds

### SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE VÁROSHÁLÓZATÁNAK FŐBB JELLEMVONÁSAI

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye településhálózata karakterisztikus jegyeket hordoz magán, településszerkezete eltér az alföldi megyéktől, lényegében megtalálható az ország összes településtípusa. A megye keleti peremén, a Szatmár-beregi síkságon törpe- és aprófalvas településstruktúra a meghatározó, a középső nyírségi részeken a középfalvak a leggyakoribb településforma, s csupán az elkeskenyedő nyugati részén jellemzőek az alföldi településhálózatot meghatározó nagy határu és nagy népességszámú települések (Eke, 1998). Sajátossága a megyének, hogy nem alakultak ki középvárosok, ami a településszerkezet dekoncentrációjából ered. A megye területén sok város található, de alacsony a városi funkciók koncentrációja. A megye városhálózata kifejezetten fiatal, Nyíregyháza kivételével 1969 után váltak várossá a települések.

### SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE VÁROSFELJÖDÉSÉNEK ÉS VÁROSFELJESZTÉSÉNEK HATÓTÉNYEZŐI A 20. SZÁZADBAN

*Trianoni békediktátum hatása a településszerkezetre:* A trianoni békediktátum súlyos következményekkel járt Szabolcs-Szatmár-Bereg megye településszerkezetének tekintetében. Az egykori vármegyeközpontok, centrumok (Ungvár, Beregszász, Szatmárnémeti, Nagykároly) – amelyek többségében középvárosok – a határ túoldalára kerültek, de a vonzáskörzeteik a csonka vármegyékkel együtt itt maradtak. A centrumok elvesztésével egy városhiányos térség alakult ki a határterületeken, ahová a megyeszékhely már nem tudja kiterjeszteni hatását. Részben ebből ered, hogy a megye határtérsége akut válságövezetté alakult (Vásárosnaményi, Fehérgyarmati, Csengeri kistérségek). A megye keleti periferiáin meglévő funkcióhiányos városhálózat nem képes dinamizálni ezeket a területeket, bár a fentiekből eredően szerepük mindenképpen felértékelődött. Fontos még itt kiemelni, hogy a középkor óta kereskedelmi funkciót betöltő települések (Kisvárdá, Mátészalka, Nyírbátor, Záhony) elveszítik kereskedelmi kapcsolataikat, ami szükségessé tette újra pozicionálásukat (Baranyi, 2006).

*Ipartelepítési program:* A megye gazdasági szerkezete meghatározó történeti örökséget hordoz magán, amely jellemzi az egész alföldet, ez a térség ugyanis kimaradt az ipari fejlesztésből. Ez következményeiben korlátozta a településállomány átalakulását, a városok fejlődését (Köszegfalvi, 2004). A dualizmus korában az ipari forradalom hatására a városfejlődés motorja az ipar lett, amely napjainkig hatással van az urbanizációra. Az 1945 utáni politikai és gazdaságpolitikai átalakulás indította el az iparfejlődés extenzív szakaszát, amely a 20. századi megyei városfejlődésben meghatározó szerepet játszott, ebben az időszakban a városfejlődés és fejlődés hajtótényezője az ipar volt. A megye iparának fejlesztése a 60-as évek derekáig háttérbe szorult (Baranyi és Süli Zakar, 1998). 1960-ban meghirdetik a vidéki ipartelepítés programját, amely megkésve, 1970-re éri el a megyét. A megyei ipartelepítés két forrásból táplálkozott, a fővárosi ipar kitelepítési alaplóból és a területfejlesztési alaplóból. Az ipari üzemek megjelenése a központi döntés függvénye volt, amely hirtelen változtatta meg a települések funkcióját. Az ipari beruházások a fogadó városok számára létfontosságúak voltak, mivel ehhez kapcsolódott a lakásépítés, infrastruktúrafejlesztés (Beluszky, 2006). Szabolcs-Szatmár-Bereg megye iparosításában az alábbiak játszottak szerepet: állami vállalatok munkaerőhiánya, szabad munkaerő kapacitás megléte, a kormányzati politika preferálta az Alföld iparosításának szükségességét, a keleti kereskedelemben a Szabolcs-Szatmár-Bereg és kiemelten Záhony stratégiai pozíciót foglalt el.

A vidéki ipartelepítési program mellett az Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió (1971) is kedvező irányba befolyásolta Szabolcs-Szatmár-Bereg megye városainak fejlődését. A koncepció célja többek között az volt, hogy oldja Budapest és az északkelet-délnyugati ipari tengely monopolhelyzetét, ennek érdekében ipartelepítéseket irányozott elő az elmaradott agrártérségekbe. Szintén pozitív fordulatot jelentet, hogy a koncepcióban már megjelenik a területi kiegyenlítés, mint a területfejlesztés egyik meghatározó eleme, amely elsősorban a hátrányos helyzetű térségekre koncentrált (Rechnitzer és Smahó, 2011).

További fordulatot jelent a térség számára, hogy az OTK zöld utat adott a nagyközségek várossá nyilvánítására a városi hiányos térségekben. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében Nyíregyháza mellett, elsősorban az ekkor várossá váló Mátészalka, Kisvárdra, Nyírbátor, Fehérgyarmat és Vásárosnamény lettek kijelölve ipartelepítésre. Ennek fogadására ekkor jönnek létre a megyében az első közművesített ipari parkok. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a vidéki ipartelepítés célpontjává a kisvárosok váltak, amelyek évszázadokon át centrumként funkcionáltak (Eke, 1998). A '70-es években jönnek létre lényegében a népességkoncentráció szerepét betöltő kisvárosok a megye területén, ugyanis az ipari beruházások jelentős népességbeáramlást idéztek elő. Az ipartelepítés hatására, előzményeként ezeken a településeken nagyfokú közművesítés zajlott le (ezt nevezzük koncentrált ipartelepítésnek). Az ipari termelés súlyponti területe Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a Nyíregyháza- Kisvárdra-Záhony tengely lett, mellette szigetyszerűen kiemelkedett Mátészalka, Nyírbátor, Tiszavasvári, Fehérgyarmat és Vásárosnamény. Másodvonalas gazdasági központ lett Nagykálló,

Csenger, Demecser, Nagyhalász, Rakamaz, Tiszalök, Újfehértó.

*Sérülékeny részlegipar megtelepedése:* A vidéki ipartelepítési program egyik kedvezőtlen hatása a részlegipar elburjánzása az egész országban, amely magyarországi sajátosság. A vidéki ipartelepítés jelentős hányada úgy zajlott le, hogy a fővárosi vagy más nagyvárosi vállalatok nyitottak vidéken telephelyeket, elsősorban az élőmunka igényű munkarészek elvégzésére. Az anyavállalat az összes stratégiai fontos részleget megtartotta a központban. A részlegek az anyaüzem szükségletei szerint jöttek létre. Ennek egyik látványos hatása volt az ipar példátlan mértékű földrajzi dekoncentráltasága. A részlegipar jellegű fejlődés az elmaradott térségekben nem vezethetett a térség megalapozott ipari fejlődéséhez, amit az is igazol, hogy ezek az ipari telephelyek váltak a rendszerváltást követő gazdasági válság első áldozatává (Barta, 2002). A Szabolcs-Szatmár-Bereg megye városaiba lezajló ipartelepítés hasonló előzménnyel indult és eredményekkel zárult. A rendszerváltást követően bosszulta meg magát ez az ipartelepítési politika, azokban a térségekben, ahol az ágazati koncentráció magas volt, bizonyos ipari ágazatok válsága, területi válsággá szélesedett ki.

Megállapításom szerint a fent említett három szempont volt hatással leginkább Szabolcs-Szatmár-Bereg megye városhálózatának változására a 20. században, a rendszerváltást megelőzően. Ezek a szempontok a mai napig éreztetik hatásukat, amellyel mindenképpen számolni kell a városhálózat megújítása során.

### **SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE VÁROSFEJLŐDÉSÉNEK ÉS VÁROSFEJLESZTÉSÉNEK HATÓTÉNYEZŐI A RENDSZERVÁLTÁST KÖVETŐEN**

A részlegipar gyors összeomlása, az állami nagyvállalatok telephelyeinek felszámolása, a keleti piacok beszűkülése, Magyarország keleti területeinek leértékelődése jelentős nehézségeket okozott Szabolcs-Szatmár-Bereg megye városai számára. A periférikus állapotok kiéleződtek, a gazdasági válság pedig a munkaerőpiacon idézett el fölcsumzást, amely felerősítette a negatív demográfiai folyamatokat. A területi válságok kezelése érdekében a kormányzat programot dolgozott ki, amely 1991–1992 között működött Területfejlesztési és munkahelyteremtést szolgáló támogatások néven. A támogatás célját a vonatkozó rendelet a következőkben jelölte meg: az elmaradott területek gazdasági, infrastrukturális fejlesztése, egy majdani önerős gazdasági fejlődés reményében; a gazdasági szerkezetváltás elősegítése a munkanélküliséggel leginkább sújtott területeken. Ezek a kormányzati források döntően az infrastrukturális rendszerek kiépülését, főleg a lakossági infrastruktúra kiépülését, illetve a közlekedési kapcsolatok fejlesztését támogatta (Rechnitzer és Smahó, 2011). Ezeknek a forrásoknak az elosztása központilag történt. 1993-ban jött létre a Területfejlesztési Alap (TEFA) azzal a céllal, hogy elősegítse az ország társadalmi és gazdasági szempontból elmaradott területein a gazdasági alapok megerősödését, a munkalehetőségek számának és választékának bővítését, megőrzését, a kedvezőtlen termőhelyi adottságú térségek szerkezetváltását.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyébe a Területfejlesztési Alapból 7 361 999 000 Ft érkezett, amelyből 6 431 782 000 Ft-ot fordítottak infrastruktúrafejlesztésre, és mindössze 930 217 000 Ft-ot munkahelyteremtésre. A munkahelyek telepítése többségében nem járt sikerrel. Kutatásaim nem terjedtek ki sem a területfejlesztést és munkahelyteremtést szolgáló támogatások, sem a Területfejlesztési Alap Szabolcs-Szatmár-Bereg megye városaiba érkező forrásainak vizsgálatára, ennek feltárása egy későbbi kutatás része. 1992-ben jött létre az önkormányzatok cél- és címzett támogatási rendszere, amelyet az önkormányzatokról szóló törvény hozott létre a nagyobb költségű beruházások megvalósításához (Bujdosó, 2010). Kutatásaim jelen keretek között nem terjedtek ki erre a rendszerre sem, de ahhoz, hogy komplex képet kapjunk a városfejlesztési folyamatokról mindenképpen szükséges számba venni, hiszen egészen 2006-ig biztosított forrásokat.

Az állami költségvetésről szóló 1995. évi CXXI. törvény rendelkezésével megszűnt a Területfejlesztési Alap és helyébe megjelent a Területfejlesztési Célelőirányzat (TFC). A területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény lett az új magyar területi politika alapja, amely felállítja a területfejlesztés egységes intézményrendszerét, eszközeit. A törvény nyomán a területfejlesztés új intézményrendszere részeként létrejöttek a megyei területfejlesztési tanácsok, amelyek. Ez új helyzetet teremtett a területfejlesztés támogatási rendszerében, ugyanis a támogatás decentralizált részének – pályázati úton történő – odaítélése a megyei területfejlesztési tanácsok feladata lett (Dobozi, 2000; Nemzeti fejlesztési és Gazdasági Minisztérium, 2009).

A kutatás célja az volt, hogy 1996-tól a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési Tanács, majd 2007-től az Észak-alföldi Regionális Fejlesztési Tanács kezelésében lévő, 1996–2008 között működő, hazai decentralizált területfejlesztési források felhasználásának tükrében, hogyan lehet megítélni Szabolcs-Szatmár-Bereg megye városainak fejlődési tendenciáit. A rendszerváltást követő megyei városhálózat fejlődésének vizsgálata ennek megfelelően a helyi városfejlesztési politika tükrében került értékelésre, amely egy speciális módszer és megközelítés. A fejlesztési források tükrében megismerhetők az adott várost érintő legnagyobb volumenű beruházások, amelyek meghatározzák a városfejlődésének irányát, láthatóvá válnak az erre vonatkozó igények, elképzelések. A kutatás keretében 27 város (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye összes jelenleg városi jogállású települése) által megvalósított 1259 darab fejlesztést, beruházást vizsgáltam meg az 1996–2008 közötti időszakra vonatkozóan. A vizsgálathoz kapcsolódó adatokat a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési Tanács és az Észak-alföldi Regionális Fejlesztési Ügynökség szolgáltatta.

*Baktalórántháza* (1993): Baktalórántháza 45 db nyertes projektet valósított meg 1996–2008 között hazai decentralizált területfejlesztési támogatások közül. A településen összesen 2 084 433 168 Ft beruházási költség aktiválódott, ebből 556 274 932 Ft volt állami támogatás. A beruházások 66,9%-a gazdaságfejlesztést támogatta (főként mezőgazdasági és élelmiszeripari ágazatokat). Közlekedésfejlesztésre a beruházási költségek 14%-a, környezetvédelem, környezetvédelmi inf-

rastruktúra fejlesztésre 9,9% fordítódott. Meglepően alacsony a humán infrastruktúra fejlesztésére fordított költségek aránya, mindössze 5,1%-os.

*Balkány* (2004): Balkány esetében 24 db nyertes projektet regisztráltunk, amelynek az összes beruházási értéke 774 096 073 Ft, s ebből 345 699 255 állami támogatás realizálódott. Egyértelműen kimutatható a helyi fejlesztéspolitikában a környezetvédelmi infrastruktúrafejlesztés, amely a szennyvíztisztítást és a hulladékgazdálkodás területét érinti, a beruházások 33,3%-a realizálódott ebben az ágazatban. A humán infrastruktúra fejlesztés 28,9%-a a beruházásoknak. A gazdaságfejlesztésre a beruházási költségek mindössze 17%-a fordítódott, ennek nagy része a mezőgazdasági ágazat fejlesztéséhez tartozik.

*Csenger* (1986): Baktalórántházához hasonlóan kimagasló szerepe van a helyi fejlesztéspolitikában a gazdaságfejlesztésnek, a beruházások 65%-a, ebben az ágazatban realizálódott (két iparág dominál élelmiszeripar és textilipar). Második helyen szerepel a humán infrastruktúra fejlesztése 14,9%-kal. A közlekedésfejlesztési ráfordítások mindössze 9,1%-os részesedést mutatnak, rendkívül alacsony a környezetvédelmi infrastruktúra fejlesztése (5,8%). A többi terület elhanyagolható nagyságrendű. Csenger 1996–2008 között 1 705 026 169 Ft fejlesztést aktivált, amelyből 489 003 638 Ft állami támogatás, mindez 38 db beruházás megvalósítását jelenti.

*Demecser* (2001): Kimagasló Demecser esetében a szennyvízberuházások és a helyi hulladékgazdálkodási létesítések aránya, a források több mint fele (51%) ezt a célt szolgálta. Ebből is érzékelhető a városi múlt hiánya. A gazdaságfejlesztési célokra (27,9%) mindössze két pályázat részesült támogatásban – mindez jelzi a vállalkozói szektor erőtlenségét. A közlekedésfejlesztés 12,6%, humán infrastruktúrafejlesztés (1,5%). A város kimagasló beruházási arányt aktivált (1 872 478 420 Ft), a hozzá kapcsolódó állami támogatás 440 020 687 Ft.

*Dombrád* (2000): Dombrádon mindössze 15 projekt valósult meg, amely a legalacsonyabb számok egyike. Ennek a 49,9%-a humán infrastruktúrafejlesztésre irányult. A turizmusfejlesztésnek 13,7%-os részesedése van, amely feltételez egy intenzívebb idegenforgalmi szerepkört és forgalmat. A többi fejlesztési cél között is kiegyensúlyozott arányok mutathatóak ki, azonban egyedülálló módon kiemelendő, hogy itt a gazdaságfejlesztési célkitűzés nem könyvelt el eredményt. A 195 164 295 Ft fejlesztési összköltségből 105 120 928 Ft állami támogatás érkezett.

*Fehérgyarmat* (1978): 1996–2008 között Fehérgyarmaton 1 545 748 755 Ft fejlesztési célú beruházás aktiválódott, amelyből 661 899 290 Ft származott a decentralizált hazai támogatású területfejlesztési támogatásokból, mindez 58 beruházási elem megvalósítását finanszírozta. A városi fejlesztések 42,4%-a jelenik meg a gazdaságfejlesztési célkitűzések között (elsősorban fa- és élelmiszeripar fejlesztés mutatható ki). 28,6% szolgálta a humán infrastruktúra fejlesztését, 14,9% a közlekedési viszonyok javítását. Fehérgyarmat esetében kiemelkedően magas a turizmusfejlesztésre fordított fejlesztések volumene (4,8%).

*Ibrány* (1992): Az ibrányi fejlesztéspolitikában a gazdaságfejlesztés élvezett prioritást, az összes fej-



lesztési célú beruházás 50,5%-a érintette ezt a területet. Itt is a humán infrastruktúrafejlesztés áll a második helyen 15,9%-kal, a közlekedésfejlesztés 12,2%-ot tett ki. Markáns fejlesztési vonalat képvisel továbbá a környezetvédelmi infrastruktúra kérdése. Kimagasló a városi fejlesztésekre fordított beruházási költség (1 664 766 919 Ft), amelynek közel a harmadát finanszírozta a decentralizált források. Az említett időszakban 50 projekt valósult meg.

*Kemecse* (2005): 1 564 954 755 Ft beruházási költség, 489 181 660 Ft állami támogatás aktiválódott Kemecsen. Három terület élvezett prioritást a városfejlesztésben, 35,6%-ban a gazdaságfejlesztésre fordították a pénzeket, 35,5%-ban környezetvédelmi infrastruktúra korszerűsítésére. A fejlesztési költségek 22,9%-a jutott humán infrastruktúra korszerűsítésére.

*Kisvárdá* (1970): Kisvárdá esetén kiemelkedően magas a környezetvédelmi fejlesztések aránya (47%), amely a város teljes körű szennyvízhálózatának kiépítéséből ered. A gazdaságfejlesztési prioritás 41%-ban reprezentált. A többi fejlesztési cél nagyságrendekkel alacsonyabb. A humáninfrastruktúra fejlesztés mindössze 7,4%, a turizmusfejlesztés 1,9%-os részesedéssel bír. A vizsgált időszakban a településen 4 596 721 196 Ft fejlesztési célú beruházás valósult meg, ebből 1 054 933 745 Ft volt az állami támogatás. Kisvárdá dinamikus fejlődése jól érzékelhető a számadatokból.

*Mándok* (1970): Mándok esetében a domináns fejlesztési terület a vizsgált időszakban a környezeti infrastruktúra, a teljes fejlesztési költség 71%-a realizálódott ezen a területen. Ettől jóval kisebb volumenű a gazdaságfejlesztési prioritás (23,6%), amelyben hangsúlyos szerepet kap a logisztikai fejlesztése. A humán közszolgáltatások fejlesztése 17%-ban reprezentált. Mándokon összesen 1 185 181 799 Ft fejlesztési forrás indukálódott, amelyből az állami támogatás 332 842 518 Ft.

*Máriapócs* (1992): A városban mindössze két jelentős fejlesztési irányvonal körvonalazódik a vizsgált időszakban. A gazdaságfejlesztésre a források 40,6%-a koncentrált, valamint a környezeti infrastruktúra fejlesztésére a forrás 44,3%-a. Kimagasló a többi városhoz képest a turizmusfejlesztés részaránya 9,6%-kal. A településen aktiválódott beruházások nagyságrendje 848 945 000 Ft, ebből állami támogatás 144 587 000 Ft.

*Mátészalka* (1969): Nyíregyházát követően Mátészalka tudhatja magáénak a legtöbb és legnagyobb beruházásokat, ezt igazolja, hogy 6 044 183 421 Ft aktivált beruházási értékkel rendelkezik a település (ebből állami támogatás: 1 261 537 834 Ft). Összesen 66 megvalósított beruházást sikerült regisztrálni. Ami még érdekesebb, hogy a források 84,8%-a gazdaságfejlesztési célokat szolgált (5 127 362 000 Ft). Meglepő, de itt sem találkozzunk környezeti infrastruktúrafejlesztéssel, amely jelzi, hogy már a 170-es években kiépültek ezek a rendszerek. A humán infrastruktúrafejlesztés itt mindössze 5,7%-ot képvisel.

*Nagyvecséd* (1997): A településen gyenge gazdaságfejlesztési erők vannak jelen, amelyet igazol, hogy 1996–2008 között mindössze 24 234 000 Ft aktiválódott ezen a területen (5,8%). Itt a közlekedésfejlesztés vált meghatározóvá, a fejlesztések több mint 60%-a érinti ezt a kategóriát. Jelentős továbbá a humán infra-

struktúra fejlesztése (24,3%). A településen 417 701 717 Ft beruházási összeköltésből az állami támogatás 286 419 000 Ft, amely 16 beruházás megvalósítására adott lehetőséget.

*Nagyhalász* (1992): A településen 949 046 226 Ft beruházási érték regisztrálható ebben az időszakban, amelyből 501 956 967 Ft állami támogatás. Nagyhalász esetében 26 projektet sikerült azonosítani. A források jelentős része a humán infrastruktúra fejlesztésére koncentrált (41,7%) valamint gazdaságfejlesztési célokat szolgált (29,3%). Markáns területet képvisel a város fejlesztésében a közlekedésfejlesztés (14,3%). Ismételt megjegyzendő, hogy a környezeti infrastruktúra fejlesztése csak 6,9% képvisel.

*Nagykálló* (1989): Az egykori megyeszékhelyen szintén jelentős források aktivizálódtak, 4 904 073 698 Ft beruházási költség mellett valósult meg 63 beruházás (állami támogatás: 1 000 967 678 Ft). A források 50,8%-a gazdasági szektort érintettek, 31,1%-át fordították környezetvédelmi infrastruktúra fejlesztésére, a humán infrastruktúra fejlesztése 8,2%-ban részesült.

*Nyírbátor* (1973): Nyírbátor esetében szintén kimagasló eredményeket könyvelhet el a gazdasági szektor, a források 75,9%-a itt allokálódott. Emellett kiemelkedő jelentőséggel a humán infrastruktúrafejlesztés rendelkezik 11,6%, a lakossági infrastruktúra fejlesztése 3%-os aránnyal. A korai ipartelepítések hatása, hogy nincs érdemi súlya a közműhálózatok fejlesztésének. A településen 3 328 800 797 Ft beruházási összköltség aktiválódott az építőiparban, amelyből 1 173 326 476 Ft volt az állami támogatás.

*Nyíregyháza* (1876): Nyíregyháza 23 335 268 351 Ft összberuházási költség mellett a megye elsőszámú fejlesztési területe, 1998–2008 között 5 998 660 923 Ft állami támogatás érkezett a városba. 14 425 085 314 Ft-ot fordítottak gazdaságfejlesztési célok teljesítésére (61,8%), 2 725 348 724 Ft humán infrastruktúrafejlesztésre (11,7%), 2 509 218 645 Ft közlekedésfejlesztésre (10,8%). A turizmusfejlesztésre 1 988 653 274 Ft érkezett (8,5%).

*Nyírlugos* (2005): Azonosított beruházási összköltség: 1 112 175 424 Ft, amelyből állami támogatás 310 164 183 Ft. Jellemzően erre a településkategóriára a humán infrastruktúra (61,7%) és a környezetvédelmi infrastruktúra (28,5%) részesült a legtöbb támogatásból, a gazdaságfejlesztés elenyésző nagyságrendű (6%).

*Nyírmada* (2009): A megye legfiatalabb városa Vajával együtt. 31,5%-ban voltak jelen a gazdaságfejlesztést célzó beruházások, 41,7%-ban pedig a humán infrastruktúra fejlesztését célzó fejlesztések. 825 427 031 Ft összberuházási költség került azonosításra, amelyből mindössze 274 040 989 Ft állami támogatás volt.

*Nyírtelek* (2005): Az agglomerációs folyamatok eredményeként várossá váló Nyírtelek 510 815 720 Ft beruházási költséget generált, amelyből 227 456 036 Ft állami hozzájárulás. Két nagy terület között oszlik meg a forráskoncentráció, a gazdaságfejlesztés (44,9%), valamint a humán infrastruktúrafejlesztés (38,7%).

*Rakamaz* (2000): A város esetében szinte domináns szerepet tölt be a fejlesztéspolitikában 1996–2008 között a környezetvédelmi infrastruktúra fejlesztése (77,7%), ilyen magas arányt szinte egyik város sem produkál. A gazdaságfejlesztési források mindössze

11,1%-ot, a humán infrastruktúrafejlesztés 1,8%-ot képvisel. A közlekedésfejlesztés tekinthető még jelentősnek (5,4%). A településen aktivált beruházási költség 2 128 482 786 Ft, amelyből 323 408 091 Ft állami támogatás volt.

*Tiszalök* (1992): Tiszalöket Rakamazhoz hasonlóan a környezetvédelmi infrastruktúra fejlesztésének dominanciája jellemzi (61,9%), amely a földrajzi körülményeknek köszönhetően nem véletlen. A gazdaságfejlesztési prioritásforrás részesedése 22,7%. A humán infrastruktúra fejlesztése 7%-ban részesült a teljes beruházási költségéből. A településen regisztrált forrás nagyságrendje 2 866 092 267 Ft, ebből 743 044 320 Ft volt a decentralizált állami támogatás.

*Tiszavasvári* (1986): Tiszavasvári is megegyezik Rakamazsal és Tiszalökkel, abban a tekintetben, hogy a környezetvédelmi infrastruktúra fejlesztése (84,4%) egyértelműen a legfontosabb fejlesztési prioritás volt az elmúlt időszakban (az egész megyében itt a legmagasabb). Mindhárom település a Nyíri-mezőségben található. Tiszavasvári esetében nagyon alacsony a gazdaságfejlesztési beruházások aránya (5,8%). 5 001 452 359 Ft fejlesztési beruházás regisztrálható a településen, amelyből a decentralizált állami támogatás 659 982 233 Ft-ot tett ki.

*Újfehértó* (1992): A városfejlesztés prioritása ebben az időszakban a környezetvédelmi infrastruktúra volt, a források 41,8%-át fordították erre. Meghatározó jelentőséggel bír a humán infrastruktúrafejlesztés (29,1%), a közlekedésfejlesztés azonban nem számottevő volumenű (5,1%). A gazdaságfejlesztés 21,1%-ban részesedett. A város 2 991 807 694 Ft beruházást generált, amelyből 748 050 558 Ft az állami támogatás.

*Vaja* (2009): 1 676 234 482 Ft értékű fejlesztés valósult meg a településen a vizsgált időszakban, amelyből 367 621 460 Ft állami támogatás. A források túlnyomó többségét a környezetvédelmi infrastruktúra fejlesztése emésztette fel (67,2%). A gazdaság mindössze 15,8%-os beruházási hányadot regisztrált, amelyek azonban nagy beruházások. A közlekedésfejlesztés 7,4%, a humán infrastruktúrafejlesztés 5% arányban részesedett.

*Vásárosnamény* (1978): A településfejlesztés tendenciáinak vizsgálata során az alábbi lényegi vonások mutathatók ki: a gazdaságfejlesztés jelentős szerepet kapott az elmúlt időszakban (41,2%), kimagasló a településüzemeltetésre fordított források aránya (39,9%), kiemelkedik a turizmusfejlesztés (5,8%). A városban keletkezett beruházások összértéke 2 717 837 287 Ft, amelyből 1 270 316 267 Ft volt állami támogatás.

*Záhony* (1989): A település 872 150 345 Ft fejlesztési beruházással zárja az időszakot, amelyből 303 911 253 Ft. A fejlesztések legnagyobb hányada a gazdasági szektorban realizálódik (41,2%), kimagasló a közlekedésfejlesztési aránya (33%), valamint a humán infrastruktúrafejlesztés (22,4%).

## KONKLÚZIÓ

Kutatásaim eredményeként egy érdekes összefüggésre hívnám fel a figyelmet. Egy település fejlettsége és a gazdaságfejlesztésre fordított források tekintetében jelentős az összefüggés, lényegében minél fejlettebb egy település, annál több forrást fordít gazdaságfejlesztésre (a 60% fölötti gazdaságfejlesztési ráfordítású településeket emelném ki elsősorban), amely mindenképpen egy versenyképességi tényező. A magas gazdaságfejlesztésre fordított beruházási hányad feltételez egy erős vállalkozói szektort és egy aktív önkormányzati szerepvállalást a gazdaságfejlesztés vonatkozásában, amely mindenképpen előre mutat. A fejletlen, urbánus és fiatal városok esetében kifejezetten alacsony a gazdaságfejlesztésre fordított beruházások nagysága, itt az önkormányzatok elsősorban környezeti infrastruktúra és humán infrastruktúrafejlesztésre helyezték a hangsúlyt. Elmondható, hogy a gazdaságfejlesztésre fordított beruházások volumene egy versenyképességi indikátornak is megfelel, ennek alkalmazása mindenképpen javasolt, amennyiben településeket akarunk összehasonlítani versenyképességi szempontból. Az összehasonlított 27 város 12 éves „forrásszerző viselkedése” tökéletes leképeződése ennek a megállapításnak

## IRODALOM

- Baranyi B. (2006): A perifériaképződés területi aspektusai Magyarországon. [In: Baranyi B.–Nagy J. (szerk.) Területfejlesztés, agrárium és regionalitás Magyarországon.] Debrecen, MTA Regionális Kutatások Központja, DE Agrártudományi Centrum. 33–48.
- Baranyi B.–Süli Zakar I. (1998): Szabolcs-Szatmár-Bereg megye ipara. [In: Frisnyák S. (szerk.) Szabolcs-Szatmár-Bereg megye monográfiája II. kötet. Társadalom és gazdaság.] Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Önkormányzat és Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Pedagógiai Intézet és Továbbképző Központ. Nyíregyháza. 175–281.
- Barta Gy. (2002): A magyar ipar területi folyamatai 1945–2000. Dialóg Campus kiadó. Budapest-Pécs.
- Beluszky P. (2006): A magyar városhálózat funkcionális versenyképessége. [In: Horváth Gy. (szerk.) Régiók és települések versenyképessége.] Nemzeti Kutatási-Fejlesztési Programok. Pécs. 236–294.
- Bujdosó Z. (2010): A területfejlesztési támogatási források hazai rendszere. [In: Süli-Zakar I. (szerk.) A terület és településfejlesztés alapjai II.] Dialóg Campus kiadó. Budapest-Pécs. 354–367.
- Dobozi E. (2000): Területfejlesztési Országgyűlési Jelentés. 2. háttéranyag. Magyar Regionális és Urbanisztikai Kht. Budapest.
- Eke Pálné Zamárdi I. (1998): Szabolcs-Szatmár-Bereg megye települései. [In: Frisnyák S. (szerk.) Szabolcs-Szatmár-Bereg megye monográfiája II. kötet. Társadalom és gazdaság.] Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Önkormányzat és Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Pedagógiai Intézet és Továbbképző Központ. Nyíregyháza. 79–149.
- Köszegfalvi Gy (2004): Magyarország településrendszere – Történeti vázlat településrendszerünkről. Alexandra kiadó. Pécs.
- Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium (2009): A hazai területfejlesztési támogatási rendszer átfogó értékelés (1996–2008).
- Rechnitzer J.–Smahó M. (2011): Területi politika. Akadémiai Kiadó. Budapest.

