

Az EU csatlakozás utáni gazdasági és logisztikai változások várható hatása Szeged és vonzáskörzetére

Tráser Ferenc¹

1920-ban a trianoni döntések eredményeként drasztikusan megváltozott Szeged és vonzáskörzetének térszerkezeti adottsága, amely nagy hatással volt az ipar, a mezőgazdaság, az infrastruktúra számtalan területére, a társadalmi folyamatok későbbi alakulására. Jelenkori történelmünk újabb Nyugat-Európából kiinduló – a régiót érintő – hatása 2004-re prognosztizálható. Ekkor az Európai Unióhoz történő csatlakozással az országhatárok megváltozása nélkül, de a térszerkezet egyes pólusainak megerősödésével újabb hatásmechanizmusok, változások indulnak be és érvényesülnek. Mindkét változás, mindkét döntés Nyugat-Európából indult és indul. Kevesebb, mint száz év leforgása alatt alapvetően megváltoztatta és megváltoztatja a város környezetéhez, vonzáskörzetéhez viszonyított szerepét, megítélését és mozgásterét. A nyugat-európai döntések közép-európai és délkelet-európai hatásai részben ismertek részben nem.

A dolgozat célja, hogy felvázoljuk azokat a várható változásokat, amelyek érintik Szegedet és vonzáskörzetét a csatlakozást követően. Mindezek előtt célszerű összevetni Szeged, Győr és Nyíregyháza városok néhány statisztikai adatát abból a megfontolásból kiindulva, hogy az érintett városok hasonló területi és geopolitikai adottsággal bírnak, nevezetesen három ország határának találkozási pontjában helyezkednek el. Ezt követően tekintjük át Szeged és vonzáskörzete infrastrukturális változásainak lehetőségeit.

Kulcsszavak: Szeged, EU-csatlakozás, áruforgalmi és logisztikai központ, régióközpont

1. A három határmenti megyeszékhely fejlődési tendenciái

1.1. A vizsgált régiók bemutatása

Szeged, Győr és Nyíregyháza közös jellemzője, hogy hármasszoros határ közelségben helyezkednek el, illetve a határon túli területek városaival együtt policentrikus városhálózatot alkotnak. Bár ebben a tekintetben Győrnek különleges helyzete van, hiszen a két szomszédos ország fővárosaival (Béccsel és Pozsonnyal) kell kapcsolatait ápolnia. Ennek révén említik aranyháromszögnek ezt a térséget, míg Nyíregyháza esetében Szatmárnémetit és Munkácsot, Szeged esetében pedig Temesvárt és Újvidéket lehet városhármasszorosnak tekinteni.

¹ Dr. Tráser Ferenc, gazdasági és műszaki főigazgató, Szegedi Tudományegyetem (Szeged)

A határ menti együttműködések új dimenziókat nyithatnak meg a magyar területi fejlődésben, s egyben a térszerkezetben is. Az intézményes forma az Euréregió, a működtetésére határozott törekvések figyelhetők meg a területi szereplőknél ilyen létező szervezetek, többek között az osztrák-magyar viszonylatban: West/Nyugat-Pannon Euréregió; a szlovák-magyar viszonylatban Duna-Ipoly Euréregió; a szlovák-magyar-román-ukrán viszonylat: Kárpátok Euréregió; román-magyar-szerb viszonylatban: Duna-Körös-Maros-Tisza Euréregió, továbbá a horvát-magyar viszonylatban: Duna-Dráva Euréregió. Ezek a szervezett és intézményes határ menti együttműködések hozzájárulhatnak a szomszédos országokban élő magyarság helyzetének javításához, hiszen itt a határregiókban konkrét, sokoldalú, egyben napi kommunikációk jönnek létre (Rechnitzer 2000).

A dél-magyarországi hármas határregió fővárosai – Szeged, Temesvár, Újvidék – 2001-ben együttműködési megállapodást kötöttek arról, hogy a jövőben közös projektekkel pályáznak EU-s fejlesztési forrásokra. A Romániával határos régió a PHARE CBC keretében pályázhat brüsszeli támogatásokra. Jugoszlávia viszonylatában pedig a stabilitási paktumon belül található a határ menti térségek fejlesztésére felhasználható források (Mészáros 1999a).

A gazdasági előtanulmányok szerint a fejlesztéseket három fő területen kell elkezdeni, a közlekedésben, a környezetvédelemben és a kutatásban, oktatásban. A három város legsürgetőbb feladatként jelölte meg a Temesvár-Nagykikinda-Szeged vasútvonal felújítását. A Bega csatorna rehabilitációja révén a három várost ismét összekötné a Tisza, így újra használható lenne az egykori monarchia egyik legfontosabb vízi útja.

Az euró-régiók tekintetében hipotetikusán a szlovák-osztrák-magyar határregió kerülhet leghamarabb az EU belső határain belülre; kelet-magyarországon tartósan csak az ukrán terület marad ki a majdani román-magyar közös EU-s területből; a déli határszakaszon pedig a szerb fél számára lesz lassúbb várhatóan az EU-s belső piac elérése. A kívül maradó „harmadik” országok számára az egységesülő belső piac egyszerre lesz protekcionista és liberalizáló hatású. Előnyös, hogy az áruk műszaki jellemzőire, a szolgáltatások nyújtásának különböző feltételeire vonatkozó nagyszámú nemzeti kritérium helyett a jogi és technikai harmonizáció révén elegendő egyetlen feltételrendszer kielégítésére irányítani a figyelmet, hátrányos ugyanakkor, hogy a belső nemzeti határok felszámolása általában együtt jár a külső határok megerősítésével, az exportőrök számára az új közösségi kritériumrendszerhez történő alkalmazkodás hirtelen jelentkező szükségességével, annak költségkihatásaival együtt. Az Európai Unió megerősített külső határainak viszonylagossá tétele a harmadik országok részére tehát az alkalmazkodás és/vagy a nemzetközi szerződés révén érhető el. Ez számos esetben a közösségi szabályozáshoz való igazodáson túlmenően az intézményi rend átvételét is igényli.

A győri euro-régiós területen elsősorban a korábban is gazdaságilag fejlett területek közötti kapcsolat erősítése, a nyíregyházi részen a periférikus helyzet oldásának igénye, míg a szegedi körzetben a rokon vonásokat mutató, döntően mező-

gazdasági tájegységek adják a közös vonást, az összefogás igényét. A települések régiói az egy főre eső GDP tekintetében hazájukban 1998-ban az egyik legmagasabb értéket képviselték: Wien 163, Bratislavsky 99, Nyugat – Dunántúl 54 (Az EU paritásos összesen mutatója 100). A három vizsgált terület fejlődését és fejlesztési lehetőségeit ezért több szempont alapján is összehasonlíthatjuk.

A rendszerváltozás az ország különböző égtájai mellett lévő határvidékek fejlődését az országos trendeken túl (a szocialista piacok elvesztése, a belföldi fogyasztás visszaszorulása, valamint a hazai piacon egyre élesedő import által támasztott verseny) speciális hatások is érték.

Több elemzés is rámutatott arra, hogy a 90'-es évek magyar GDP növekedésének 70-80 százaléka észak-nyugat magyarországi megyék zöldmezős külföldi tőkeberuházásainak volt köszönhető. Győr-Moson-Sopron megyében a külföldi tőke több mint 40 százaléka irányult a feldolgozó szektorba az 1990-es években. Az ukrán és a román határ mentén a külföldi érdekeltségű ipari beruházások jóval elmaradtak az osztrák határszélen tapasztaltaktól. A multinacionális vállalatok zöldmezős beruházásainak „hiányában” a külföldi működő tőke csaknem kizárólag az állami tulajdon értékesítése útján tudott hatást gyakorolni a keleti határ menti zóna szekunder szektorának fejlődésére. Szeged esetében mindez annyival differenciálódik, hogy a nagy közüzemi szolgáltatók is külföldi kézbe kerültek.

A keleti és déli hármás határ menti részeket jelentős gazdasági és szociális egyenlőtlenségek jellemzik, míg a nyugat-magyarországi térség a rendszerváltás után megőrizte és növelte eddig is számottevő fejlettségi előnyét. Ezek hatására eddig a külföldi tőke megrekedt a nyugati térségben és a fővárosban, és csak lassan – főként a kiépülő nagytérségi közlekedési útvonalak sávjában, valamint a nagyobb társadalmi-gazdasági potenciállal bíró városok térségében jelenik meg a keleti és déli országrészben. Ezt a folyamatot erősítik a régiók nagyvárosainak (Debrecen, Szeged, Pécs, Miskolc, Kecskemét) jelentős potenciállal rendelkező felsőoktatási és K+F kapacitásai (NFT 2003.) Az észak-keleti határszélen a magánvállalkozók kapcsolatteremtése ugyan dinamikusabban bővül, ám jelentős tőkebefektetés nem érkezett ebbe az övezetbe, a saját erőforrások pedig csekélyek. Magyarország periférikus területe találkozik itt Ukrajna és Románia ugyancsak többnyire elmaradott területeivel. A szegények együttműködése ritkán gyümölcsöző. A nyugatival összehasonlítva feltehetően a déli és a keleti régióban továbbra is számottevő a fekete gazdaság, (csempészet, drogkereskedelem) a bevásárló turizmus és a háborús tűzfészekből a Nyugat-Európába irányuló menekült hullám, az ember kereskedelem. Ennek területei és irányai a mindenkori politikai helyzetűtől függenek.

1.2. Gazdaságpolitikai feladatok összegzése

A jövőbeli fejlesztések beindításához a rendelkezésre álló eszközrendszert is számba kell venni. Az érintett országok alig évtizede még alapjaikban eltérő politikai rendszerekben éltek. Ennek következtében területi rendszerük is jelentős mér-

tékben eltért egymástól. A határmenti területek fejlesztésében a területfejlesztés speciális eszközeiként vehetők számításba a területfejlesztési intézmény- és vállalkozásfejlesztési szervezeti rendszer kiépültsége, hiszen a kapcsolatfelvétel az azonos jellegű szervezetek között a legharmonikusabb.

Hazánk Európai Unió csatlakozása felkészülésének ütemétől a valós regionalizáció lemaradt. Szükséges lenne ezt az „erőforrást” határozottabban aktivizálni, a lopakodó decentralizáció helyett, politikailag határozott támogatást adni az intézmény- és közrendszer regionalizációjának. Félő, hogy ennek hiányában a csatlakozás után jelentkező támogatások felhasználásánál ismét az ágazati szereplők kerülnek túlsúlyba, ami rontani fogja azok hasznosítását, de kedvezőtlenül hat a területi szerkezet alakítására is (Rechnitzer 2000).

1. A területfejlesztés intézményrendszere:

- Romániában elkészült az új regionális beosztás és fejlesztési koncepció, de a regionális intézmények még nem épültek ki.
- Szlovákiában a korábban létező megyék megszűntek, egészen kicsi, járásnyi területekre osztják fel az ország területét.
- Jugoszlávia regionális beosztása elvileg a korábbi föderális berendezkedésen alapul. A közigazgatás alapvető egysége a járás.
- Ukrajnában a többi országnál lényegesen nagyobb régiók léteznek. Az ország területe 24 körzetre oszlik.

2. A vállalkozásfejlesztési szervezeti rendszer részei:

- a vállalkozási övezetek,
- az ipari parkok
- a logisztikai központok.

Feladatuk, hogy elősegítsék a társadalmi és gazdasági szempontból elmaradott területek felzárkóztatását. Ezért ezek az eszközök – az ipari vámszabad területekkel kiegészülve – önállóan és kölcsönösen is formálják hazánk gazdasági térszerkezetét.

Az EU-s belső piac ugrásszerű felfejlesztése nagy kihívást jelent az átmenetileg kívül rekedt szomszéd országok exportőrei számára is. A határ megerősítésével egyidejűleg a kereskedelem feltételei is javulnak (átláthatóság – dokumentációs rend) más területen romlanak (bürokrácia – az árut kísérő tanúsítványok).

Az együttműködések szervezésében kiemelkedő szerepe van a városoknak. Azonban annak megértetése, hogy ne egymás ellen versengjenek az új telephelyekért, hanem együttesen és egymás közötti összehangolással váljanak telephelyek fogadóivá, továbbá, hogy együttesen igyekezzenek hozzájutni a brüsszeli fejlesztési forrásokhoz, ez ma még távolinak tűnik.

A kölcsönös bizalom megteremtéséhez nyújthat segítséget a Szegeden elkezdett nemzetközi aktivitás. Az 1999-ben Szarajevóban aláírt dél-kelet-európai stabilitási egyezményből eredően üzleti előnyök is származhatnak. Ez az első olyan nemzetközi dokumentum, amely egységesen kezeli a térség országait – mind demokrati-

zálódásuk, mind gazdasági stabilizálásuk, illetve a gazdaság fejlődési pályára állítása, mind biztonságpolitikai kérdésekben. A túloldal vezető politikusai és üzletemberei tehát egyfajta hídfőállásnak tekintik Szegedet a fejlett nyugati világ felé.

Ezen folyamat főbb eredményei:

- A jugoszláviai újjáépítés során Szegeden bejegyzésre került az Esély a Stabilitásra Közalapítvány. Az átgondolt alapítványi ténykedés nyomán nagyon sok segítséget kaptak a délszláv térség demokratikus erői.
- A Szegedi Biztonságpolitikai Központ által szervezett tanácskozások (kézi lőfegyverek számának csökkentése a balkáni térségben, szegedi folyamat).
- A testvérvárosi kapcsolatok erősítése. Szeged kiterjedt testvérvárosi kapcsolat rendszerének egyik legfontosabb pontja a hozzá földrajzilag legközelebb álló Szabadka.

1.3. Tendenciák számszerűsítése

A nyugati minták azt mutatják, hogy csak azok az integrációk életképesek, amelyek tagországai már azt megelőzően is stabil államszervezettel rendelkeztek. Ennek alapján a Győr környékén szerveződőknek van a legnagyobb esélyük. Középeurópa most szerveződő új térszerkezetében ennek a térségnek a legkedvezőbbek az esélyei.

A kilencvenes években a közép-európai térség régióiról számos elemzés született. A „jövőbeli befektetési helyszínek Kelet-Európában” címmel a bonni székhelyű Empirica Kutatóközpont által összeállított tanulmány szerint 16 régiót neveztek meg kedvező jövőbeli befektetési telephelynek. Ezek között volt Győr-Moson-Sopron megye is, illetve még Csongrád megye. Ez utóbbi állítás beteljesülését azonban az időközben kiterjedő délszláv konfliktus megakadályozta (Rechnitzer 2002).

A másik két vizsgált keleti és déli határszélen ma még a kevert nemzetiségi viszonyok inkább bonyolító tényezőnek számítanak. A régió kisebbségi nemzeteknek ugyanis kicsi az érdekérvényesítő képessége és könnyen az irredentizmussal vagy a nacionalizmussal találkoznak szembe, holott a térségek felemelkedése végett sokkal nagyobb szerepet kellene kapniuk a gazdasági együttműködésnek (a nyersanyag bázisoknak és a feldolgozóipari kapacitások közös működtetésének). Az egységes Európához való csatlakozás belső indíttatása ma még csak kevesekben fogalmazódott meg a szlovák, az ukrán, a szerb és a román oldalon.

A három vizsgált határmenti régió tekintetében megállapítható, hogy amennyiben a Bécs-Pozsony-Győr növekedési pólus Budapest irányában tengellyé tud formálódni, úgy kialakulhat az a fordítókörong, amely képessé tehető az elkövetkező időszakban akár Ukrajna és a Balkán – többségében Románia és Szerbia – felé az innovációt és a megújulást közvetíteni. Ennek nyomán pedig mind Nyíregyháza, mind Szeged is csomóponti szerepet kaphat. Ezen a tengelyen jelenleg Bécs és Bu-

dapest a gerjesztő pólus. A következő európai léptékű nagyváros, növekedési pólus a Balkán irányában Bukarest, míg Ukrajna esetében Kijev lehet.

A fejlődési erővonalak az 1990-es években földrajzi elhelyezkedés mentén is koncentráálódtak: az ország nyugati felén, az Ausztriához, Németországhoz közelebb levő országfél lényegesen jobb eredményeket ért el, mint a nyugati határtól távolabbi területek.

A vállalkozások számának alakulása a határ menti megyeszékhelyek dinamizmusának egyik fokmérője. Szeged esetében ez jól láthatóan megállt, a gazdaságilag fejlettebb Győrött a vállalkozási kedv erőteljesebben emelkedett (1. táblázat). Az ezer lakosra jutó vállalkozások gyakoriságában Szeged vezet a vizsgált körben, de e téren kisebbek a különbségek. Szeged épphogy megelőzi Győrt és Nyíregyházát. Ebben azonban nagymértékben belejátszik a jugoszláviai magyarok áttelepülése.

1. táblázat A regisztrált vállalkozások számának alakulása (1992-2000, darab)

Terület	Regisztrált vállalkozások száma			2000. év 1992 száza- lékában	1000 lakos- ra jutó vállal- kozás, 2000
	1992 ^{a/}	1996	2000		
Szeged	18 496	24 389	23 610	127,6	149
Győr	12 253	16 563	18 930	154,5	146
Nyíregyháza	9 618	15 260	16 738	174,0	141

a/ Jogi személyiségű és jogi személyiség nélküli gazdasági szervezetek, valamint az egyéni vállalkozások.

Forrás: KSH

A működő vállalkozások esetében még szembetűnőbb a déli határszélen a gazdaság megtorpanása, hiszen a vizsgált nyugat-dunántúli és a kelet-magyarországi megyeszékhelyeken is a növekedés gyorsabb volt, ennek hatására az ezer lakosra jutó korlátozott felelősségű társaságok száma mindegyikben meghaladta a szegedi nagyságrendet (2. és 3. táblázat).

2. táblázat A működő vállalkozások számának alakulása (1996-2000, darab)

Terület	Működő vállalkozások száma			2000. év 1996 százalé- kában	1000 lakosra jutó vállalko- zás 2000
	1996	2000			
Szeged	16 777	18 770	111,9	112	
Győr	11 916	15 607	131,0	121	
Nyíregyháza	11 111	13 670	123,0	115	

Forrás: KSH

3. táblázat A regisztrált és a működő korlátolt felelősségű társaságok számának alakulása (1992-1996 illetve 1996-2000, darab)

Terület	Regisztrált		Működő		2000 év 1996 százalékában	1000 lakosra jutó Kft 2000
	1992	1996	1996	2000		
Szeged	1 343	2 461	2 221	2 643	119,0	157
Győr	978	2 086	1 786	2 526	141,4	195
Nyíregyháza	955	1 891	1 695	2 259	133,3	190

Forrás: KSH

4. táblázat Működő vállalkozások számának alakulása gazdálkodási forma szerint (2000, darab)

Gazdálkodási forma	Szeged	Csongrád megye	Dél-alföldi régió
Szervezetek száma			
Összesen	18 770	15 607	13 670
Ebből: Kft	2 643	2 526	2 259
Rt	71	55	37
Szövetkezet	88	120	37
Bt	4 226	2 802	2 725
Egyéni vállalkozás	10 841	9 215	8 096
Szervezetek 1996 százalékában			
Összesen	111,9	131,0	112,6
Ebből: Kft	119,0	141,4	133,3
Rt	110,9	90,2	97,4
Szövetkezet	129,4	222,2	154,2
Bt	113,1	156,0	141,7
Egyéni vállalkozás	104,9	118,7	113,0
10000 lakosra jutó szervezet			
Összesen	1 115	1 206	1 151
Ebből: Kft	157	195	190
Rt	4	4	3
Szövetkezet	5	9	3
Bt	251	217	229
Egyéni vállalkozás	644	712	682

Forrás: KSH

A társasági forma alapján történt összehasonlításból kitűnik, hogy Szeged „relative előnye” csak a betéti társaságokból fakad. Ezeknél pedig köztudott, hogy a

legkisebb alapító tőke kell hozzá, és emiatt a jugoszláviai menekültek számára az egyik legkedveltebb társasági forma volt. Ez egyúttal alkalmas volt az itt tartózkodó jugoszláv állampolgárok itt tartózkodási jogcímének a legalizálására (4. táblázat).

A nagy létszámú, „nagy súlyú” vállalkozások terén Szeged határozott hátrányban van a vizsgált nagyvárosokkal szemben. Jelenleg Szegeden a 250 főnél nagyobb cégek népességhez mért nagysága fele sincs a másik két megyeszékhelyen működőknek (5. táblázat)

5. táblázat Nagy létszámú vállalkozások számának alakulása (1992-2000, darab)

Terület	300 főnél többet foglalkoztató szervezetek száma		200 főnél többet foglalkoztató működő vállalkozások száma 2000-ben	
	1992 ^{a/}	1996 ^{b/}	db	százezer lakosra
Szeged	41	28	21	12
Győr	47	29	34	26
Nyíregyháza	29	11	14	12

a./ Regisztrált jogi személyiségű gazdasági szervezet

b./ Működő jogi személyiségű vállalkozás

Forrás: KSH

Az iparban működő szegedi társas vállalkozások száma 2000-ben 765, szám szerint több mint az összehasonlításba bevont városokban. Az ipari vállalkozások lakosságszámhoz mért nagyságrendje azonban Nyíregyházán és Győrött is jelentősen meghaladja a szegedit. Az iparban tevékenykedő vállalkozások számának alakulása a Dunántúlon kedvezőbb. Mindez azt bizonyítja sajnálatos módon, hogy a „logisztikához szükséges” árualapot Szeged városa egyre kevésbé tudja megtermelni, azaz nem képes materializálódott terméket a hazai és a nemzetközi szállítási pályákra felhelyezni. Ez pedig azt eredményezi, hogy a makrologisztikai szerepköre „féloldalas”.

Összegezve a régiók és a hozzájuk tartozó régióközpontok versenyképességét öt ponton lehet a változásokat figyelembe venni, nevezetesen (Lengyel 2000):

- a kutatás és technológiai fejlesztés vállalati hatása,
- a kis- és középvállalkozások régióban betöltött szerepe,
- a közvetlen külföldi tőkebefektetés,
- az infrastruktúra és a román tőke fejlődése és
- az intézmények és a társadalmi tőke hatása a régiók gazdasági növekedésére.

Fentiek figyelembe vételével és a statisztikai adatok összevetésével lehet sorrendbe állítani az egyes régióközpontokat és meghatározni főbb fejlődési tendenciájukat.

2. Várható infrastrukturális változások Szegeden és vonzáskörzetében

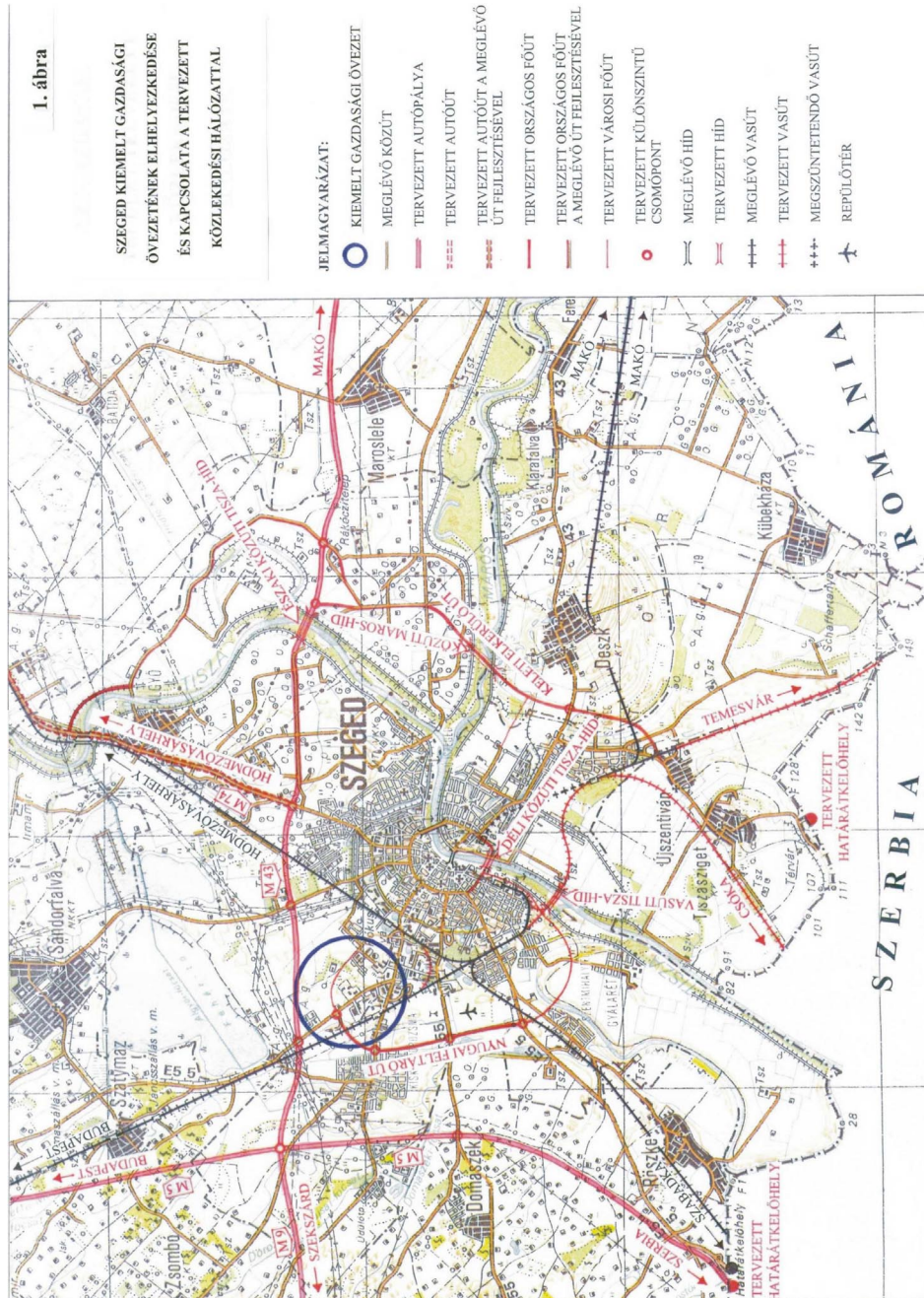
Az egykori trianoni térszerkezeti változás hatásai alapján ismételten átértékelődnek az egykori vonzáskörzet kapcsolódási lehetőségei, hiszen most egy olyan centrum-periféria rendszer elemei érzékelhetők, amelyek eredményeként a fejlődést egyértelműen Szeged, mint potenciális jövőkép jelentik meg, Újvidék és Temesvárral ellentétben. Szeged számára – az EU csatlakozási és autópálya elérési átmeneti időszakban – kiemelt jelentősége van a város „kommunikációs képességének”, a népesség iskolázottságának (egyetem és kutató központok), és az euro-regionális fogyasztási piacnak (szerb és román bevásárló turizmus). Ez átmeneti előnyt jelent a régió más városaival szemben. A jövőben várhatóan megerősödik a határ menti térségek szerepe, a városban lévő centrumok közvetítői lesznek az európai gazdaságnak. Ennek feltétele azonban a kedvező és gyors összeköttetés Budapesttel és az ország más térségeivel, illetve azokon keresztül a kapcsolat kialakítása a nyugat-európai decentrumokkal. Emiatt nagy jelentőséggel bír az M5-ös és az M43-as utak várost elkerülő összekötő szakaszainak megépítése, valamint a közúti és vasúti hidak és a Trianon előtti vasúti vonalak mielőbbi helyreállítása.

A Nyugat-Európában megfigyelt tendencia Szegedre is érvényes, miszerint ha egy ilyen léptékű várost elér az autópálya, az az ottani elit értelmiségi elvándorlását segíti elő, mivel a jobb lehetőségek birtokában most már vállalják az ingázást a főváros és lakóhelyük között. A kreatív vállalkozó kedvű értelmiségi réteg elvándorol a városból és több évnél kell elteltetni ahhoz, hogy az előző időszak egyensúlya vissza álljon. Annak ellenére, hogy az utóbbi évtizedekben – mindenekelőtt a szabadidős mobilitás és a globalizálódással a közlekedési térstruktúrák átrajzolódása folytán – új keletű folyamatok bontakoztak ki, a politikai döntéshozók többsége, de gyakran a közlekedési szakemberek is anakronisztikus módon a közlekedéstől még mindig a régi időkre jellemző hatásmechanizmust várnának el, holott a jelen már egészen másról szól, és tulajdonképpen már ma a jövőben várható helyzetnek megfelelően kellene tervezni (Erdősi 2002.)

2.1. Közúti közlekedés

Csongrád megye területén a Helsinkiben 1997. június 23-25-én megtartott összeurópai közlekedési konferencián elfogadott közlekedési folyosók közül a IV. számú korridor halad keresztül. A korridor részét képező M5 és M43 autópályák kiépítése és előkészítése a jövőre nézve nagy jelentőségű. Az M5 autópálya Bécset, Budapestet és Belgrádot fűzi fel. Csongrád megyén áthaladó szakasza a jelenleg is funkcionáló és a térség legfontosabb kapcsolatait biztosító infrastrukturális sávban helyezkedik el. Az M5 autópálya 1998 júniusában elérte Kiskunfélegyházát. A Kiskunfélegyháza-Szeged, illetve a Szeged-Röszke szakaszok építése a koncessziós szerződésben lévő feltételrendszer teljesülésének függvénye. A jelenlegi ismeretek alapján jó lehetőség nyílik arra, hogy az építés 2005-ig Szegedig, 2006-ig Röszkéig jut el.

1. ábra Szeged Logisztikai Központ tervezett helyszíne



Forrás: Szeged (2001).

A másik fő irány az M43 autópálya az M5 autópályától Szeged és Nagylak között biztosít kapcsolatot Románia és Dél-Európa felé. Kieépítése szakaszolva megvalósítható. Legsürgősebb az M5 autópálya – az M47-es és M43. számú főút összeköttetésének megoldása új Tisza-híddal – vagyis Szeged északi elkerülési lehetőségének a biztosítása. A nyugati elkerülő út építése az EU csatlakozás évében várható, minek következtében a Szeged utáni M5-ös autópálya és a RO-LA terminál összeköttetése válik lehetővé.

A Szeged Város Önkormányzata Stratégiai Irodája által készített térkép jól érzékelteti a város közlekedési jövőképét (1. ábra).

A várost és vonzás körzetét nyugatról keleti irányba a majdan megépülő M9-es autópálya és annak folytatása az M43-as főútvonal kapcsolja be a közúti közlekedés ilyen relációjú forgalmába. A horizontális összeköttetés megteremti nyugat- és kelet-magyarország összeköttetését és új lehetőséget kínál Makó és ez által Románia gyorsabb elérésére, ennek azonban feltétele az északi közúti Tisza-híd megépítése, amely a Tisza és az M47-es kereszteződésétől délre fogja elérni a folyót. Az M43-asból a híd keleti oldaláról Szegedet elkerülő út indul, amely kieépítése igényli a Maroson átívelő közúti híd megépítését, amely lehetővé teszi, hogy a várost keletről és északról elkerülje a tranzit forgalom. Az észak-déli főközlekedési útvonal megteremtésének feltétele az M5-ös autópálya befejezése, amellyel párhuzamos irányú a Szegedet nyugatról elkerülő nyugati kerülőút, amelynek funkciója több mint a tranzit forgalom elterelése a város központjából, hiszen ez az út jelent kapcsolatot a Szerbia felől érkező és a RO-LA terminál felé irányuló közúti forgalommal. A város déli területét tehermentesítő kerülő út nem készül a közeljövőben, viszont a város belső forgalmának teljessé tétele megkívánja a déli közúti Tisza-híd megépítését.

2.2. A vasúti közlekedés

A vasúti közlekedésben is várható jelentős változás, hiszen az 1975. novemberében átadott Szeged-Nagykikinda-Temesvár vasútvonal forgalma és kapcsolati lehetőségei 1945-ben megszakadtak. A Szeged–Nagykikinda–Temesvár vasútvonal jelentősége több megközelítésből értékelhető: helyi szempontból (mindegyik ország saját területén), regionális szempontból (a DKMT régió szintjén), és Európa délkeleti országcsoportjának szempontjából. Szélesebb értelemben e vasútvonal fontosságát a páneurópai IV. és X. közlekedési folyosó összekötése adja. E vonal kapcsolódik a Nagyikinda-Pancsova-Belgrád útvonalhoz és lehetővé teszi a kapcsolatot Délkelet-Európa többi országaival. A három ország (Magyarország, Jugoszlávia, Románia) egyezménye alapján a MÁV területére 17 km vonalszakasz megépítése esik és a vasúti Tisza-híd elkészítése, amely Szegedről délre várható az egykori Tisza-hídtól lejjebb. Városok vonatkozásában a hidak akkor válhatnak a versenyképességet kedvezően befolyásoló tényezővé, ha a folyóvíz, tengerből által elválasztott városrészek között teremtenek (a közlekedési költségeket csökkentő, az eljutási időt rövidítő) intracity jellegű összeköttetéseket és az így növelt belső kohézió, illetve a város-

részenként specializálódott tevékenységek közötti interakciók akadálytalanná válása városi szinten szinergiákat hoz létre (pl. Budapesten, Szegeden, Londonban, Prágában) (Erdősi 2002).

2.3. Folyami szállítás

Az 1988. november 15-én átadott medencés kikötő tervezett funkciói közül jelenleg maradéktalanul csak a téli kikötői feladatot látja el. El kell érni, hogy a lassan már 15 éve megépült, a mai árakon számolva mintegy 1,4 milliárd forintba kerülő beruházás működjön, értéket teremtsen. Ehhez elsősorban megfelelő vállalkozó és megfelelő gazdasági környezet szükséges. Viszonylag egyszerűen és gyorsan elérhető lenne, hogy a térségben felhalmozódott gabonafelesleg exportszállításába a szegedi medencés kikötő bekapcsolódhasson, valamint a Ro-Ro-forgalom (kamionok hajón történő szállítása) itt is megindulhasson. A kikötő a szegedi logisztikai központ bázisa (központi területe), de fontos részeleme is lehetne. Ehhez szükség lenne a fentebb már említett gabonacsúzda megépítésére, valamint a kamionok behajózásához a medence bejáratánál egy 8-10 százalékos lejtő kialakítására.

A tiszai medencés kikötő adta lehetőségekkel Szeged szintén jó adottságokkal rendelkezik a Ro-Ro forgalom beindítására. Látható, hogy mennyire fontos a közlekedési alágazatok közötti kapcsolat megteremtése – fordítókorong jellegű szerep betöltése, amire például Szegeden kiválóak a lehetőségek. Ugyanakkor nem csak az adott központ (település) adottságait kell figyelembe venni, hanem azt is, hogy a körzet valamennyi lehetőségét össze lehessen kapcsolni egy „központi agy”, egy gyors és hatékony információs bázis segítségével. Amennyiben a szegedi logisztikai szolgáltató központhoz tartozó dél-alföldi körzet (benne Békéscsaba, Baja, Kecske-mét bázisai) kiegészülnek a határok túloldalán lévő gazdasági központok (Arad, Temesvár, Szabadka, Újvidék stb.) adottságaival, integrálva az ottani közlekedési, raktározási bázisokat, már Magyarország Európai Unió csatlakozásának időpontjáig kialakulhat a térségben – az Európai Unió számára is fontos – dél-kelet-európai logisztikai szolgáltatóközpont, illetve ezek hálózata.

2.4. Légi közlekedés

A jelenlegi szegedi repülőteret a jelentkező forgalommal, illetve igényekkel összhangban fejleszteni kell, hogy addig, amíg a végleges regionális repülőtér nem kezdi meg a működését, biztosítva legyen a regionális légi forgalom kiszolgálása. Ez a lépés önmagában is növeli a forgalmat, ami viszont sietteti a végleges reptér kialakítását.

A fejlesztés legfontosabb feladatai:

- A légi forgalom irányításához fénytechnika beállítása (részben megtörtént).
- A légtérfelhasználás feltételeinek biztosítása, korszerűsítése.
- A szükséges üzemi és kiszolgáló létesítmények építése, korszerűsítése, bővítése.

Amikorra a meglévő szegedi repülőtér „ki fogja nőni saját kereteit”, addigra a funkciókat fokozatosan ki kell telepíteni az új helyszínre. Az új helyszín kijelölésénél regionális és programszinten figyelembe veendő szempontok:

- a repülőtér maximum 60 km-es sugarú körzetében legyenek a térség főbb gazdasági, mezőgazdasági és idegenforgalmi központjai,
- a regionális központ (Szeged) elérhetősége a repülőtértől 30 percen belül biztosítható legyen (lehetőleg gyorsforgalmi kapcsolattal),
- a kijelölés ne érintsen természetvédelmi, illetve mezőgazdasági termelés szempontjából kiemelten jó minőségű területeket.

3. Árukezelési szolgáltatások

A logisztikai szolgáltatóközpontok elsősorban a nemzetközi jelentőségű multimodális (többféle szállítási módot összekapcsoló) átrakóhelyekre (Ro-La, Huckepack terminálokra, Ro-Ro kikötőkre) – illetve ezekkel közösen – telepítendőek. Így segíthetik elő az alágazatok (közút, vasút, hajózás) közötti optimális munkamegosztást, a környezetkímélő fuvarozási módok elterjedését, elsősorban az export-, import-, és tranzit- (nemzetközi) áruszállításoknál. A logisztikai szolgáltató-központok infrastruktúrájának legfontosabb eleme – a közúti kapcsolat mellett – a vasúti és/vagy vízi úti kapcsolat. A vállalkozás (előkészítő, megvalósító, üzemeltető társaság) meghatározó résztvevői a közlekedési vállalatok. Az ipari parkok, vállalkozási övezetek és a logisztikai szolgáltató-központok egymást erősítő hatása miatt célszerű őket funkcionálisan és földrajzilag is egymás közelébe telepíteni.

Magyarország a közeljövőben az Európai Unió belső határává válik. Ennek következtében számos határőrizeti fejlesztést kell megoldania. Fontos feladat a meglévő állandó határátkelőhelyek uniós szintűvé fejlesztése. A nagylaki fejlesztéshez hasonlóan a röszei átkelőn is külön uniós sávok (zöld folyosók) kiépítése szükséges, valamint a félreállított járműveknek leállósáv. A nagylaki határátkelőn 2001-ben már 3 millió utas választotta az új átkelési módot. Ez hatékony infrastruktúrát, közös számítógép hálózaton működő okmánykezelést, jól felkészült határőrséget követel meg, ezért a határátkelőket nagyteljesítményű, minden szempontból biztonságos számítógépes hálózattal kell felszerelni.

A vámpolitika a külfölddel fennálló gazdasági kapcsolatok szabályozásának eszköze. A vámpolitika vámjogszabályokban, vámtarifákban és két vagy több oldalú szerződésekben jelenik meg. A jövőben az Európai Unió csatlakozás során az itt képződő bevételek képezik az elszámolás egyik alapját. Ezért összgazdasági szinten felerősödik a határzónában végrehajtott „az áru megállítói tranzakciós műveletek” szerepe. Az áruforgalmi központok létrehozása a fejlődés egyik jól kitapintható jövőképe, az elkerülő utak mentén és a városi becsatlakozási csomópontok környékén

várhatóan olyan logisztikai központok fognak létesülni, amelyek az áru újraelosztását, csomagolását, tárolását és esetlegesen a vámkezelését is el tudják végezni.

A román és jugoszláv belkereskedelmi viszonyok ismeretében a származási bizonyítvány, az eredetvizsgálat az egyes áruajtáknál nem olyan jellegű és szintű, mint pld. Magyarországon, így az elkövetkezendő időszakban is jelentős magánkezdeményezésű áruexportra lehet számítani a térségben.

A vámigazgatási szakterületen az EU csatlakozással összefüggésben és a hazánk gazdasági környezetében és piaci viszonyaiban végbement gyökeres változás miatt strukturális átalakítások váltak szükségessé, vélhetően mindezek eredményeként ad helyett Szeged a Dél-Alföldi Regionális Vám Pénzügyőrség parancsnokságának.

4. A csatlakozást követő gazdasági tendenciák változásai

A regionális versenyképesség definiálásakor tekintettel kell arra is lenni, hogy mindegyik régióban vannak a nemzetközileg erős és versenyképes iparágak mellett egyidejűleg gyengék is, holott mindannyian ugyanarra a háttérre támaszkodnak, nevezetesen a fizikai és humán infrastruktúrára, a munkaerő szakképzettségére és a közintézményekre. Az is megfigyelhető, hogy az üzletileg kiemelkedően sikeres cégek és iparágak pozitív externhatást nyújtanak a régió többi vállalkozása számára (pl. mintát sugallnak, tapasztalatokat nyújtanak és a befektetők érdeklődését felkeltetik a térség iránt) (Horváth 2001).

Az EU csatlakozás hatásait vizsgálva a térségben az ipari ágazatokon belül két csoportot lehet kiemelni attól függően, hogy milyen hatással lesz rájuk a bővítés. Az első csoportba tartozó szektorokat – a távközlést, a postai szolgáltatásokat, az energiaipart, valamint a közlekedést – közvetlenül érinteni fogja a belépés, mivel erősebben érvényesülnek majd a piaci viszonyok. Mivel Szeged központja a villamos energia és gázszolgáltatások, valamint a távközlési és informatikai hálózatoknak, így várható ezeken a területeken egy újabb tulajdonváltási hullám.

A másik kategóriába tartozó ágazat a feldolgozóipar, azon belül is az élelmiszeripar – két összetevő eredőjeként fog változni. Egyrésztől már ma is alapvetően a EU-ban alkalmazott minőségbiztosítási rendszerek szerint folyik a beszerzés, gyártás, értékesítés, másrésztől a malomipar, sütőipar, húsipar és paprika feldolgozás nincs külföldi kézben, így várható itt is egy új tulajdonosi kör megjelenése. A tulajdonváltás eredményezhet egy dinamikus növekedést, de egy cukor ipari privatizációs modellt is, ahol csak a piac megszerzése volt a cél, nem a későbbi üzemeltetés. A térségre jellemző volt a privatizációs folyamat aktivitása az elmúlt évtizedben, azonban hiányoztak olyan jövedéki termékek (dohányipar, égetett szeszgyártás stb.), amelyek tényleges vonzóvá volna a nagyhaszonra számító külföldi befektetőket, így a privatizáció alapvetően hazai tőkéből valósult meg, amely nem enyhítette a vállalkozások tőkehiányát.

Az élelmiszeripar szerkezetének átalakulásával eltolódás következett be a feldolgozóipar új területei felé, kihasználva a humán erőforrás helyi adottságait, mivel a régió központban működik a Szegedi Tudományegyetem Élelmiszeripari Kara.

A régió mezőgazdasági jellegéből fakadóan az ipart az agrártermékek feldolgozásán alapuló élelmiszeripar túlsúlya jellemzi. A táj és hungarikum jellegű termékek mindegyike mezőgazdasági kötődésű és zömmel történelmi hagyományú, melyek számára a piaci tendenciák nem kedveznek, helyettesíthetőségük növekszik vagy a piaci preferenciák tekintetében jelenlegi piacaikon háttérbe szorulnak. A Pick szalámi európai hírnevét megteremtő eltarthatóság és szállíthatóság ma, a technika jelenlegi szintjén már sok terméknek sajátja. A makói hagyma használati értéke magas illóolaj tartalma a nyugat-európai fogyasztói piacon ma nem preferált tulajdonság, azonban a szállítás és feldolgozás szempontjából elengedhetetlen.

Az Európai Unióhoz való csatlakozással párhuzamosan átvesszük a különböző terményekre és állati eredetű nyersanyagokra vonatkozó szigorú piaci szabályozást és az élelmiszeripart érintő export-import szabályozási rendszert. Ennek megfelelően sokkal kiszámíthatóbb lesz a feldolgozóipar számára az alapanyagok bekerülési átlag ára, a belföldi és export értékesítési lehetőség.

A gazdasági társaságok tulajdonosi körben további koncentráció várható. Az uniós keretek között is megfelelő üzemméretű társaságok jönnek létre a kisebb méretű, gazdaságosan nem üzemeltethető termelőegységek bezárása mellett. A külföldi tulajdonosok tőkeerejük, méretük, nemzetközi tapasztalataik révén a magyar leányvállalatok, a hazai tulajdonban lévő feldolgozók számára nyomasztó versenytársakká válnak. Az uniós csatlakozás remélhetőleg forrást is fog teremteni a feldolgozóipar színvonalának emeléséhez. Ezek elsősorban a hátrányos helyzetű térségekbe áramolnak majd, elsősorban területfejlesztési típusú támogatás formájában.

A kiskereskedelemben részben a már jól ismert üzletláncok felvásárlásával terjeszkedtek a külföldi cégek, a legismertebb multinacionális nagyvállalatok, mint a Metro, a Cora és a Tesco viszont inkább zöldmezős beruházásokba fogtak. A nagy nemzetközi áruházláncok agresszív terjeszkedése drámaian megváltoztatta az összképet, hozzájárulva a szétaprózottság gyors felszámolásához. A magyar kereskedelem minden szereplőjét érinti előbb, utóbb a változás, de korántsem egyformán. A multinacionális cégek hazai vállalatai nemcsak jobb felkészültségüknek és üzleteik számát tekintve, hanem a világ különböző pontjain, így az eurozónában is megtalálható testvérvállalataikhoz fűződő kapcsolataik révén is könnyebben veszik majd az akadályokat.

A kis- és középvállalkozások helyzete kedvezőtlenebb. Az ő számukra a mintakövetés lehetősége adott. A multinacionális nagyvállalatok kereskedelmi gyakorlatát és tapasztalatát részben átvehetik, de a méret nagyságból és tőkeerőből származó előnyökkel nem versenyezhet egy hazai kis- vagy középvállalkozó, mivel a nagy méretekből adódóan a bekerülési átlag ár és a közvetett költség csökken, míg a beszállítandó kínálati pozícióban lévő termékek minősége javul. Vannak azonban a he-

lyi viszonyokból, rugalmasságból és más paraméterekből eredően olyan előnyei a kisvállalkozásoknak, amelyek átsegítik az integráció nehézségein.

Szegeden az erősödő fizetőképes kereslet különösen a bevásárlóturizmus miatt mind a gyártók, mind a kereskedők számára növekvő bevételeket és profitot ígér. A kiskereskedelemre szakosodott cégek a disztribúciós hálózatok fejlesztése révén javíthatják pozícióikat a gyártókkal szemben.

A mezőgazdaság termelőképességének változásai a támogatások, kvóták megjelenése, a birtokrendszer átalakulása, föld és ingatlan vásárlás hazai vagy külföldi tulajdonos dilemmája, a termelési profil átalakulása magasabb munka igényességű vagy tömegtermelésű tendenciák felerősödése, az állattenyésztés környezetszennyezési kihívásai (belga, holland példa) mind-mind azt eredményezte, hogy az ágazat szereplőinek jelentős gazdasági értelemben vett „evolúciós” átalakuláson kell, hogy fennmaradhassanak a piac szereplőjeként.

A mezőgazdaság, mint térbeli gazdasági rendszer számos logisztikai összefüggést hordoz magával. Nem csak azáltal, hogy árutermelő és, hogy a helyi (vidéki) gazdaságnak meghatározó része, hanem főként azáltal, hogy miként jelenik meg a térfelhasználásban, vagyis milyen az élelmiszergazdaság (elsősorban a mezőgazdaság) téralkalmassága az adott területi egységben.

A csatlakozást követően az az igazi feladat, hogy mi az a termelési szerkezet, az a technikai igény és minőségi feltétel, amely mellett életképes maradhat az európai mezőgazdasági versenyben. Az élelmiszer mindig stratégiai termék, ezért jelentősége valószínűleg a megváltozott körülmények között is fenntartható lesz.

Szeged és vonzáskörzetében a mezőgazdasági termékek feldolgozása kritikus szakaszban van, a konzervgyár bezárt, ezzel megszűnt a térség egyik legnagyobb zöldség-gyümölcs felvásárlópiaca. A húsfeldolgozás központja bár ma még Szegeden található, de az értékesítés, különösen az export központja Budapestre tevődött át. A tejfeldolgozás viszonylag stabil, viszont az alapanyagelőállító kisgazdaságok még nem hoztak létre a termelő és értékesítő szövetkezeteket. A térség gabonatermelése nagyobb mint a szükséges mennyiség, úgy végtermékből – őrlemények – mint alapanyagból a térség nettó kibocsátó. Sikeresnek nevezhető a baromfitermelés, és a hajtattott zöldség-, virágtermesztés, amelynek jelentős nyugat-európai és kelet-európai felvevőpiacai vannak.

Az elmúlt időszak, főleg nyugat-európai exportpiaci kikényszerítettek egy erős minőségi szintnövekedést, amit segített a vertikumhoz tartozó külföldi tulajdonú élelmiszer feldolgozók jelenléte is. A nemzetközi porondon mozgó élelmiszer feldolgozók stratégiájukat nem nemzeti érzelmekre építik. Tevékenységüket így alapanyag beszerzésüket is kivétel nélkül gazdasági megfontolások vezérik. Esetenként azonban politikai döntések is kedvezőtlenül befolyásolhatják a helyi termelők érdekeit.

Az így kialakult helyzetet a külföldi tulajdonba került élelmiszer feldolgozók olyan külső adottságnak tekintik, amelyekhez a gazdasági racionalitást követve alkalmazkodnak. Tehát a magyar alapanyag termelőknek az is jelentős kihívás, hogy

mennyire képesek az érdekeiket érvényesíteni. A jelenleg érvényben lévő importvámok a magyar mezőgazdasági termékek zömét még megvédik az Európai Unió támogatott versenyétől. A politika által megváltoztatott feltételrendszer azonban sokszor durván érintheti a mezőgazdaság termelés, természeti adottságokon, termelési tényezőkön és alkalmazott technológián alapuló valós versenyképességi és hatékonysági viszonyait.

Pozitív előnyként fogható fel, hogy a már eddig is beáramlott szaktudás tovább fog bővülni. A külföldi vállalatok eddig nem látott vállalatvezetési-, marketing-, információs-, logisztikai-, elosztási-, és pénzügyi módszereket honosítanak meg a jövőben is.

5. Fejlesztési feladatok

Szeged a klaszter analízis alapján a regionális központok csoportjába az első város csoportban szerepel, amelynek jellemzője a jelentős gazdasági decentralizáció, informatikusképzés, a kommunikációs technikák jelenléte (Grosz 2002).

A város EU csatlakozás után komparatív előnyeit két területen tudja érvényesíteni. Egyrésztől ki kell használnia annak a „tudásközpontnak” a létét, amit a Szegedi Tudományegyetem helyi szerepéből adódik; beleértve azt, hogy a város legnagyobb fogyasztója, munkáltatója és a megújulás „motorja”.

Másrésztől a közlekedési infrastruktúra fejlődésével olyan logisztikai szolgáltatást kell nyújtania a határokon átnyúló kereskedelmi és gazdasági folyamatoknak, amelyek a jövőt tekintve igényként megfogalmazódnak Szeged és vonzáskörzete felé.

A geostratégiai helyzetből fakadó logisztikai előnyök kihasználása érdekében fejleszteni kell:

- a szegedi regionális repülőteret alkalmassá kell tenni olyan nemzetközi fogadó és indító szerepkörre, amely lehetővé teszi, hogy a repülőtéren keresztül úgy a személyi, mint az áruforgalom bekapcsolódhasson a Budapest-Belgrád-Zágráb-Arad városok által határolt még elérhető távolságú légiforgalomba,
- a közúti és vasúti közlekedés hálózatát a kerülőutak és a nemzetközi főbb közlekedési útvonalak kereszteződési pontjainak fejlesztésével és kialakításával részévé kell tenni az európai közlekedési hálózatnak,
- a logisztikai szolgáltató központot az előzőek alapján nem csak saját kibocsátású áruk készletezésével, elosztásával és továbbfeldolgozásával fog foglalkozni, hanem az európai hálózat részeként a régióközponton keresztül áramló áruk nemzetközi központjává válhat,
- mezőgazdasági áruforgalmi központ a régió határon átnyúló termelési térszerkezetének központjává válhat a megfelelő feldolgozó, csomagoló és tároló (hűtőház) kapacitás kialakításában.

A tudás alapú gazdaság megteremtése érdekében ki kell alakítani (Mészáros 1999b):

- a szegedi egyetemi innovációs parkot, amely támaszkodva az egyetem természettudományi, jogi, gazdaságtudományi karainak szakmai háttérére és „szállító-megrendelő” kapcsolatának létrejöttére,
- a biotechnológiai innovációs központ gyakorlati képzőhelyé és egyben „gyártó üzemévé” válhat a Szegeden tradicionális múlttal rendelkező, akadémiai szintű biológiai kutatási műhelyeknek.

A minőségi turizmus lehetőségeinek kihasználása érdekében ki kell alakítani:

- termálvíz kincsre alapuló gyógyszállóhálózatot, amelyhez kapcsolódhat a Szegedi Tudományegyetem e szakterületeivel foglalkozó karai,
- a Szegedi Tudományegyetem Általános Orvostudományi Karának és Egészségügyi Főiskolai Karának bevonásával a rehabilitációs parkot, amely kapcsolódva a gyógyturizmushoz jelentős fizetőképes európai-uniós keresletre számíthat,
- Tanulmányi és Információs Központ átadásával a konferencia turizmus lehetőségei nyílnak meg a város számára, annak minden hozadékával a szállodai férőhelyek bővítésével, a kikapcsolódás, a szórakozás háttérének megteremtésével.

6. Összegzés

Az új évezred regionális és településpolitikájában a városok különösen az Európai Unió keleti határain lévő szerepe felértékelődik. A különböző szinteken és funkciókkal rendelkező központok együttese, azok hálózata és vonzáskörzete, de maguk az egységek is összetett feladatrendszerként vállalhatnak át a területi rendszer alakításában.

Szeged városa komparatív előnyöket élvez úgy a határon inneni, mint a határon túli vonzáskörzetében, a „tudásbázis” meglévő alapjaival, amelyre építve versenyképessége erősödhet, különösen a Szegedi Tudományegyetem karainak régiókat átívelő tudományos munkáival. Ugyancsak komparatív előnyöket élvez a város regionális helyzetéből adódóan, hiszen fejlettsége és fejlődési távlatai kecsegtetőbbek, mint Kecskemété, Békéscsabáé, Temesváré, Aradé vagy Újvidéké. Szeged lakókörnyezete az itt élők jövedelemviszonyai, az infrastrukturális fejlődés várható pozitív hatásai megerősítik annak a ténynek a lehetőségét, hogy az EU csatlakozást követően olyan áruforgalmi és logisztikai központ alakuljon ki, amely kompenzálni tudja a város gazdaságának ma még romló tendenciáit.

Felhasznált irodalom

- Erdősi F. 2002: Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók-városok versenyképességének alakulásában. *Tér és társadalom*, 16, 1, 135-159. o.
- Grosz A. 2002: *A magyar városok infokommunikációs típusai*. Kézirat. MTA Regionális Kutatások Központja Nyugat-Magyarországi Tudományos Intézet, Győr.
- Horváth Gy. 2001: *Európai regionális politika*. Dialóg Campus, Budapest–Pécs.
- Lengyel I. 2000: A regionális versenyképesség tényezői, különös tekintettel a Dél-Alföldre. In Farkas B. – Lengyel I. (szerk.): *Versenyképesség – regionális versenyképesség. SZTE Gazdaságtudományi Kar Közleményei 2000*. JATEPress, Szeged, 39-57. o.
- Mészáros R. 1999a: A megye fejlődésének lehetőségei és korlátai. In Mészáros R. (szerk.): *Csongrád megye: Helyzetkép az ezredfordulón*. Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara, Szeged, 445-449. o.
- Mészáros R. 1999b: *Szeged város jövőképe*. Konceptió és fejlesztési programok. Kézirat.
- NFT 2003: *Nemzeti Fejlesztési Terv. Helyzetértékelés*. Miniszterelnöki Hivatal, Budapest.
- Rechnitzer J. 2000: Területi politika az EU csatlakozás előtt. In Farkas B. – Lengyel I. (szerk.): *Versenyképesség – regionális versenyképesség. SZTE Gazdaságtudományi Kar Közleményei 2000*. JATEPress, Szeged, 13-24. o.
- Szeged 2001: A Széchenyi tervhez illeszkedő kiemelt szegedi városfejlesztési programok. Szeged Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Stratégiai Iroda, Szeged.