

## Járműipari központok fejlesztései a Modern Városok Program keretében

### *Developments of automotive centres in the Modern Cities Program*

RÁKOSI SZABOLCS

**RÁKOSI Szabolcs:** tanársegéd, Széchenyi István Egyetem, Apáczai Csere János Pedagógiai, Humán- és Társadalomtudományi Kar; 9022 Győr, Liszt F. u. 42., [rakosi.szabolcs@sze.hu](mailto:rakosi.szabolcs@sze.hu); PhD hallgató, Széchenyi István Egyetem Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola; 9026 Győr, Egyetem tér 1.; <https://orcid.org/0000-0003-1763-1602>

**KULCSSZAVAK:** területfejlesztés; gazdaságfejlesztés; területi politika

**ABSZTRAKT:** A Magyarország Kormánya által 2015-ben meghirdetett Modern Városok Program hosszú időre meghatározhatja a 23 magyarországi megyei jogú város és térsége fejlődését. A közel 3 500 milliárd forint tervezett összköltségű program példátlan a hazai területfejlesztési gyakorlatban, ezért vizsgálata különösen fontos. Jelen tanulmány három egységből épül fel. Elsőként – a program általános bemutatása mellett – áttekinti a témában eddig született publikációkat és röviden összegzi az eddigi vizsgálatok eredményeit. Ezt követően új aspektusból vizsgálja a programot, a magyar gazdaság zászlóshajóinak tekintett járműipari központok (Győrt, Kecskemétet és a már folyamatban lévő kiemelt járműipari beruházás miatt Debrecent tekinti ide tartozónak) fejlesztéseit elemezve. Megállapítja, hogy ezen városok fejlesztései sem a projektelemek száma, sem tervezett költségvetése alapján nem emelkednek ki a megyei jogú városok sorából. A vizsgálat cáfolja, hogy a megfelelő gazdasági infrastruktúrával rendelkező járműipari központok esetében egységes törekvésként az oktatás, kutatás-fejlesztés, innováció fejlesztését célzó projektelemek révén a magasabb hozzáadott értéket képviselő gazdasági tevékenységek elősegítése lenne az elsődleges cél. A tanulmány utolsó egységében esettanulmányyszerű elemzések olvashatók a vizsgált városokról és további európai járműipari központokról.

**Szabolcs RÁKOSI:** *assistant lecturer, Apáczai Csere János Faculty of Pedagogy, Humanities and Social Sciences, Széchenyi István University; Liszt F. u. 42., H-9022 Győr, Hungary; [rakosi.szabolcs@sze.hu](mailto:rakosi.szabolcs@sze.hu); PhD Student, Doctoral School of Regional and Economic Sciences, Széchenyi István University; Egyetem tér 1., H-9026 Győr, Hungary; <https://orcid.org/0000-0003-1763-1602>*

**KEYWORDS:** *spatial development; economic development; regional policy*

**ABSTRACT:** *The Modern Cities Program announced by the Government of Hungary in 2015 can determine the development of 23 towns with county rights for a long time. The estimated budget of the program (about 9.5 billion EUR) is unprecedented in the practice of Hungarian spatial development, therefore the ongoing examination of the project is essential.*

*This paper consists of three units. The first part provides an overview of the program, a literature review and a brief summary of the results of previous research. Following this, the program will be examined from a new perspective, analysing developments of the automotive centres as flagships of the Hungarian economy. Győr, Kecskemét and Debrecen are considered to*



belong to this group of cities, due to the national economic importance of the outstanding automotive company in the first two cities, and due to the ongoing, significant investment in the latter case. The paper investigates the statement that development projects of these cities are outstanding from the list of cities with county rights. The results indicate that developments of this city group are not considered outstanding, either in terms of the number of project elements or their planned budget. The development of automotive centres is not influenced by a central target system, as the analysis did not show a unified pattern that would equally characterize the aspirations of these cities. According to preliminary assumptions, the high proportion of project elements aimed at the development of education, R&D, innovation, and thus promotion of higher value-added economic activities, could have been such an effort, which, however, was not confirmed by the analysis. These goals are prominent among project elements of Debrecen and Kecskemét, however, in the case of the most successful urban development regime, Győr, only one project element aims to deepen the knowledge economy.

In the last unit of the paper case study analyses can be read from the examined cities and other European automotive centres. The examination of a successfully completed development and two project elements that have not yet started highlights both the exceptional opportunities and vulnerabilities of the program. The support of the central government and effective cooperation may be sufficient to implement major projects on time and to a high standard that are fitting well to the city's (economic development) strategy. On the other hand, in some cases, there is a lack of involvement of the local society and for many years no information is provided about the reasons for the delay in implementation. It is also instructive that a single personnel change could lead to revision of a development goal that has been planned for decades, supported by all stakeholder groups and included in the integrated urban development strategy of the city. Based on an international outlook, it can be stated that in all the analysed foreign automotive centres there are developments in progress that go far beyond the projects of the examined Hungarian cities in terms of complexity, target system, implementation methodology and knowledge-intensive nature.

## Bevezetés

A Modern Városok Program hosszú évekre meghatározza a 23 magyarországi megyei jogú város és térsége fejlesztését. A program egyes elemei 2015-2017 között kerültek kihirdetésre. 2015. március 15. (Sopron) és 2017. május 26. (Hódmezővásárhely) között a miniszterelnök személyesen kereste fel a 23 megyei jogú várost, ahol a polgármesterekkel, városvezetőkkel, valamint a térség országgyűlési képviselőivel közösen mutatták be az egyes városok fejlesztési terveit.

A program jelentősége több okból is kiemelkedő. Az érintett városok lakossága megközelíti a kétmillió főt, de a közvetlen várostérségek lakosait is számítva akár három millió ember életminőségére, mindennapjaira, jövőjére is hatást gyakorolnak a tervezett projektek. A kormányzati kommunikáció szerint<sup>1</sup> a program tervezett összköltsége közel 3.500 milliárd forint, amely kétségtávolul példátlan a magyar területfejlesztés gyakorlatában. „A hazai területfejlesztés elmúlt évszázadában nem találtunk olyan városfejlesztési programot, mely filozófiájában és költségvetési volumenében hasonlítható lenne a Modern Városok Programhoz” (Fekete 2019, 40.). A program összköltségét részben uniós forrásból (a Terület- és Településfejlesztési Operatív Programból és egyéb programokból), részben pedig a központi költségvetésből biztosítják. A kormányzat elkötelezettségét mu-

tatja, hogy közlése szerint az MVP forrásai a koronavírus-járvány okozta gazdasági visszaesés ellenére is biztosítottak.

Szerteágazó hatásrendszere miatt a program számos elemzés tárgyává vált. Tanulmányom abban kívánja meghaladni a korábbi értekezéseket, hogy egy jól körülhatárolható város csoport, a magyar gazdaság zászlóshajóinak tekintett nagy járműipari központok fejlesztéseinek bemutatásra fókuszál. Megvizsgálom, hogy – a korábbi elemzéseknek megfelelően – valóban kiemelkednek-e ezen városok fejlesztései a többi megyei jogú város projektjei közül. Kutatásom során arra is keresem a választ, hogy fellelhetők-e egységes törekvés jelei a kiemelt járműipari központok projektjei között. E csomópontok esetében a multinacionális vállalatok telephelyválasztásai arra engednek következtetni, hogy a szükséges közlekedési és gazdasági infrastruktúra megfelelő színvonalon rendelkezésre áll, a további fejlődés (tudásbázist erősítő elemek, Ipar 4.0 igényeinek kiszolgálása stb.) érdekében ezekben a városokban vélhetően oktatási-szakképzési fejlesztések és kutatási-fejlesztési-innovációs projektek megvalósítása szükséges. „Elsősorban az iparosodott vagy újraiparosodó térségekben (beleértve a nyugat-és közép-dunántúli városok egy részét) törekedtek a szakképzés, az iparfejlődést szolgáló felsőoktatás, az innováció és a K+F fejlesztésére. Az ipart egyre nagyobb kihívásként érő munkaerőhiány, de az ipar új kihívásai – további automatizáció, Ipar 4.0-megoldások stb. – is e terület méltóbb kiemelését tennék indokolttá” (Lux 2019, 56.). Ez utóbbi véleményt osztva, azt feltételezem, hogy amennyiben egységes szemlélet jellemzi a járműipari központok fejlesztéseit, akkor a fenti funkciókat célzó projektjelemek kerülnek túlsúlyba. Végül esettanulmányyszerűen bemutatom a járműipari központok egy-egy projektjét: egy sikeres fejlesztést, amely hosszú távon is nagy hatással lehet a város fejlődésére, valamint két eddig el nem kezdett beruházást, amelyek rámutatnak a program sérülékenységre.

## A Modern Városok Programról

A Modern Városok Program egy „ (...) általános igényű, széles célrendszert megjelenítő városfejlesztési intézkedéscsomag, amelyben a legtöbb klasszikus városfejlesztési elképzelés (turizmus, sport, közszolgáltatások stb.) helyet kapott” (Lux 2019, 47.).

A regionális tudományok egyik kiemelt témája napjainkban a városok, várostérségek vizsgálata, amely egybecseng az Európai Unió területi politikájának aktuális trendjeivel, hiszen az uniós dokumentumok a '90-es évek óta erőteljesen fókuszálnak a várostérségek fejlesztésére (Fekete 2018). A városok szerepe jelentősen felértékelődött, a területi egységek közötti verseny városok, városrégiók között zajlik (Enyedi 2012). „A 21. században a legtöbb európai kormánynak az egyik fő törekvése, hogy a városaikat, városrégióikat minél jobban pozícionálják a nemzetközi városversenyben...” (Faragó 2019, 185.). Fontos ezért minden olyan

kezdemenyezés vizsgálata, amely ennek a gyorsan változó, fejlődő, egész térségére kiemelkedő hatást gyakorló területi egységnek a fejlesztésére irányul. Különösen igaz ez az MVP-re, amely több tekintetben is példátlan a hazai városfejlesztési gyakorlatban.

A mai magyar fejlesztéspolitika a francia etatizmus-dirigizmus időszakának eszközeire emlékeztet, a nemzetállami és a helyi szint között köttetett tervszerződésekre foglalva azokat a helyi projekteket, amelyek központi finanszírozásból valósulnak meg (Fekete 2019). A franciaországi tervszerződésekkel közös vonás, hogy ezek a fejlesztések nem fedik le az állam és az alsóbb területi szintek együttműködésének egészét, „mindössze” a központi költségvetés néhány százalékát fordítják a projekttervek megvalósítására (Somlyódyne Pfeil et al. 2004). A kelet-közép-európai országok közül Lengyelország fejlesztési gyakorlatára jellemző a tervszerződések alkalmazása, ahol a hazainál szélesebb autonómiával rendelkező területi szint és a központi kormányzat éves megállapodásokban rögzíti a regionális programok végrehajtását. Jelentős különbség azonban, hogy hazánkban nincs arra utaló információ, hogy a jövőben is folytatódó fejlesztésekről lenne szó, míg Lengyelországban tartós intézményi kereteket kapott ez az együttműködési forma (Lux 2019).

Az MVP a 23 megyei jogú város fejlesztésére vonatkozó intézkedéscsomag. Ez a kedvezményezett kör nem példa nélküli a magyar területfejlesztés gyakorlatában, az 1971-es Országos településhálózat-fejlesztési koncepció egyetlen település kivételével pontosan ezt a város csoportot azonosította felsőfokú központokként. A megyei jogú városok teljes körének fejlesztésére irányuló törekvés dicséretes, hiszen egyfajta területi kiegyenlítésre törekszik. Fontosak ezek az elensúlyok, hiszen az EU figyelme egyre inkább a versenyképesség növelésére koncentrálódik, ami bizonyos értelemben szembe megy a Római Szerződés törekvéseivel (Faragó, Mezei 2018).

Az MVP megvalósításával párhuzamosan, 2019-ben került meghirdetésre a Magyar Falu Program, amely az ötezer főnél kisebb települések önkormányzatai, a falvakban működő egyházközségek, a tankerületi központok és civil szervezetek számára biztosít fejlesztési forrást. A programban megvalósuló projektek jellemzően a közlekedés, foglalkoztatás, oktatás, egészségügy, kultúra és sportélet fejlesztését célozzák. Markáns különbség a Modern Városok Programhoz képest, hogy jóval kisebb (átlagosan 10-11 millió Ft) támogatást biztosít az egyes projekt-elemekhez, ugyanakkor a fejlesztések számossága miatt összköltségvetése – és területfejlesztési hatása – nem elhanyagolható (Magyarország Kormánya 2021). A Magyar Falu Program megvalósításának, az MVP-hez való kapcsolódásának vizsgálata terjedelmi okok miatt nem tárgya jelen tanulmánynak.

Enyedi (1997) napjainkig érvényesnek tekinthető elemzése tíz pontban foglalja össze a városok sikerének kritériumait. Pozitívum, hogy a program számos ponton reflektál ezekre. Elemzők általában a program hátrányaként tekintenek a túlzott központosításra, ugyanakkor, mások szerint az ilyen komplexitású fejlesztés-

tések szükséges velejárója a koncentráció. „Amennyiben az MVP elsődleges célja az, hogy a minden nagyváros és térségük számára egyformán garantált fejlesztéseket (autópályán elérhető legyen, megfelelő kórházi ellátás biztosítása, felsőfokú oktatás stb.) központilag koordinálják, a döntéshozatal alapjaiban a központi kormányzásnál kell, hogy maradjon” (Faragó 2019, 188.).

Az MVP fejlesztések vizsgálatát több tényező nehezíti. A rendelkezésre álló dokumentumokat vizsgálva, sok esetben még a fejlesztések száma sem egyértelműen meghatározható, hiszen bizonyos esetekben egy fő projekt cél mellett további, kapcsolódó alprojektek is megfogalmazásra kerültek. Ezek összefüggése nyilvánvaló, abban viszont különbség mutatkozik az eddigi vizsgálatok között, hogy egy vagy több projektként értelmezik ezek megvalósítását.

A projektelemek fejlesztési célok, funkciók alapján történő csoportosítása sem minden esetben egyértelmű, hiszen számos fejlesztés egyszerre több funkciót is hordoz. Példa erre az „Okos város – okos Miskolc” program, amely komplexitása egyedülálló: a jelen dolgozat által K+F+I projektként értelmezett programelem egyszerre járul hozzá a helyi (tömeg)közlekedés fejlesztéséhez, az energetikai rendszerek korszerűsítéséhez, valamint biztonságosabb, kiszámíthatóbb környezetet biztosít a városban működő és letelepedni kívánó vállalkozások számára, ezáltal közlekedési, de akár gazdasági infrastruktúra-fejlesztésként is értelmezhető.

Az MVP hivatalos dokumentációjának tekinthető Kormányhatározatok csak bizonyos projektelemek esetében rendelnek összegeket az egyes fejlesztési célok mellé, az interneten elérhető költségvetési adatok egy része csupán hivatalosan meg nem erősített sajtóhír, illetve előzetes tervezet. Gajzágó (2019) a 258 azonosított projekt közel 15%-ában alapos kutatás után is csak becsült költségvetést tudott megállapítani, egyes esetekben még a projekt tartalmát sem tudta tisztázni. A kutatást tovább nehezíti, hogy az egyes projektekhez rendelt összegek a tervek meghirdetése óta akár jelentősen módosultak, sőt, a kedvezményezett városok projektlistáiban is vannak változások. Példaként említhetjük a 67. sz. út négy-sávosságát célzó fejlesztést, amely tervezett költsége 27,8 milliárd forinttal növekedett (Gajzágó 2019), illetve a győri Spartacus csónakház tervezett rekonstrukcióját, amely a város eredeti projektlistáján nem szerepelt.

Az MVP-t gyakran éri kritika amiatt, hogy sem a döntéshozatal, sem a javaslatot nem előzte meg széles szakértői és érintetti kör érdemi bevonása, nem valósult meg a gazdasági szereplők vagy a lakosság igényeinek felmérése. Gajzágó (2019) kutatása szerint nagy különbségek mutathatók ki az egyes városok között a korábbi tervekhez illeszkedés mértékében: miközben Dunaújváros, Érd és Kecskemét MVP projektjeinek kb. 80%-a korábbi elképzelések megvalósítására fókuszál, Szolnok és Szombathely teljesen új igényeket tárt a központi kormányzat elé. A 23 város tervezett MVP projektjeinek közel fele (átlagosan 47%-a) megjelent a megelőző évek helyi vagy megyei fejlesztési terveiben, Integrált Területi Programokban vagy Integrált Településfejlesztési Stratégiákban. Fekete (2019) kutatása kedvezőbb eredményt hozott: Győr esetében azt állapította meg, hogy

valamennyi tervezett MVP fejlesztés kapcsolódik a város stratégiájában megfogalmazott célkitűzésekhez.

1. táblázat: A Modern Városok Program jelentős erősségei és hiányosságai  
*Significant strengths and weaknesses of the Modern Cities Program*

Pozitívumok	Hiányosságok
A legjelentősebb magyarországi városok fejlesztését célozza	Nincs egységes dokumentációja, előzetes koncepciója
Projektjei a teljes magyar városhálózatra és a területrendszer nagy részére hatással lesznek	Pontos, egységes időbeli lehatárolása nem történt meg
Számos eleme hatással van a városok környékére is, egyik deklarált célja a városok térségszervező funkcióinak fejlesztése	A helyi társadalmak bevonása kevésbé jellemző

*Forrás: Gajzágó (2019) és Fekete (2019) alapján a szerző szerkesztése*

Fekete (2019) a program további kutatását, város csoportok kialakítását és vizsgálatát szorgalmazza, az alapján, hogy az egyes fejlesztések mire koncentrálnak és hogyan valósulnak meg. Ennek a hiánynak a mérsékléséhez kíván hozzájárulni tanulmányom, a magyarországi járműipari központok fejlesztéseinek elemzésével.

### A vizsgált városok fejlesztései

Magyarország elmúlt években mutatott dinamikus fejlődésének, gazdasági felzárkózásának egyik motorja a feldolgozóipar, azon belül különösen a járműipar volt. A járműipari központokat (Debrecen, Győr, és Kecskemét városát) azért tekintem egy jól körülhatárolható és külön vizsgálandó csoportnak, mert ezekben a központokban a multinacionális vállalatok telephelyválasztása megtörtént. A Győrben és Kecskeméten működő, kiemelkedő gazdasági szereplő az ország külkereskedelmi volumenében is meghatározó jelentőséggel bír (Novoszáth 2018; Forman 2021), beszállítói körével együttműködve a várostérségben szinte teljes foglalkoztatottságot biztosít, hosszú évek óta jelentős „szívóhatást” gyakorol a térség fejlődésére. A debreceni járműgyár még nem működik, ugyanakkor folyamatban lévő, a régió gazdaságára már most hasonlóan jelentős hatást gyakorló fejlesztésről van szó, így a város vizsgálata ebben a körben szintén indokolt (Lux 2019; Rechnitzer, Berkes 2021).

E városok megkülönböztetésének szükségességét megerősíti Faragó (2019), aki – Barabási (2016) hálózati modelljét idézve – kiemeli Győr, Kecskemét és Debrecen városát, amelyek „alkalmasságukból” adódóan már bekapcsolódtak a nemzetközi városhálózatba. Fekete (2019) szintén ezeknek a városoknak a fontosságát hangsúlyozza, mint a multinacionális vállalatok telephelyeként a globális termelési láncokba bekapcsolódott központokat.

„A kutatások bizonyították, hogy a jármű- és autóipar a kelet-közép-európai térség gyorsan fejlődő, dinamikus ágazatcsoportja, amelynek fejlesztési kezdeményezéseiért közel azonos telepítési adottságokkal rendelkező országok és – telepítési tényezőkben már jobban differenciált – régiók és központok állnak versenyben... A kutatások megállapítása szerint a munkaerő képzettsége, annak rendelkezésre álló mennyisége a jövő fejlesztésének legfontosabb záloga” (Rechnitzer, Smahó 2012, 21.). A technológiai fejlődés következtében a tudás szerepe rendkívüli módon felértékelődött. A tudásközpontok jelentik a valódi gazdasági és politikai centrumokat, a tudást létrehozó és terjesztő szervezetek lettek az új, tudásalapú társadalom legfontosabb szereplői. A megváltozott világban az oktatás vált a gazdasági siker fő forrásává (Filep et al. 2013). A fenti megállapításokkal egyetértve úgy vélem, hogy az MVP további kutatásának fontos feladata ezeknek a magyarországi viszonylatban kiemelkedően fejlett gazdaságú városok projektterveinek, azon belül is különösen az oktatási-kutatási-innovációs célú projekt-elemeknek a vizsgálata.

### *Debrecen*

A város MVP projektelemeinek köre szerteágazó és kiegyensúlyozott: azonos súllyal jelennek meg közlekedésfejlesztések, kulturális-szabadidős-turisztikai, valamint oktatási és K+F+I fejlesztések. A közösségi közlekedés fejlesztését célzó projekt (a vasúti Főpályaudvar megépítését is biztosító intermodális csomópont létesítése) minden bizonnyal a helyi lakosság, míg a Debreceni Nemzetközi Repülőtér technikai fejlesztése a polgári légiközlekedés mellett a most létesülő járműipari központ vállalkozásainak igényeit is szolgálja. A város jövőjét nagyban befolyásoló fejlesztések mindegyikének előkészítése megkezdődött 2018. januárig.

Vizsgálatom szempontjából roppant fontos fejlesztés a helyi önkormányzat és a Debreceni Egyetem együttműködésében megvalósult innovációs fejlesztési projekt, amely terve jelentősen átalakult. A 2018-ban már 18 programot magába foglaló projekt költségvetése a 2015. májusi Kormányhatározat kihirdetését követően jelentősen kibővült: 5 milliárdról 23 milliárd forintra nőtt. A projekt-elem kedvezményezettje a város fejlődésének egyik motorja, a Debreceni Egyetem, amely nemzetközi kapcsolatrendszerének sikerességét mutatja, hogy 30 000 tanulója közül mintegy 5 500 külföldi diák. Napjainkra nem csupán a kulturális és sportéletben jelentős az intézmény hatása, hanem a térség vállalkozásainak körében és a helyi közösség szemléletformálásában is. Az egyetem bázisán kezdett szerveződni az a kezdeményezés, amely egyfajta „startup paradicsomot” alakított ki a városban. A helyi innovációs ökoszisztéma sikerét jól mutatják napjaink leginkább progresszív területein (gamifikáció, szerverbiztonság) működő és nemzetközi piacokon is sikeres vállalkozásai (www.novekedes.hu 2018).

A városba érkező MVP fejlesztések felhasználása roppant szerteágazó és hasznos: az élhető és vállalkozóbarát város képének kialakítása mellett a további



gazdaságfejlesztési törekvések is sikeresek. Fontos kiemelni továbbá, hogy a város fejlesztése az MVP projekt megvalósítását követően a Debrecen 2030 programmal folytatódik, amely gazdasági, oktatási, közlekedési, valamint kulturális, kereskedelmi és egészségügyi fejlesztéseket tartalmaz. Ebben a központi és a helyi önkormányzat, valamint a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. mellett a Debreceni Egyetem is kiemelt szerepet fog kapni.

Az MVP-hez hasonló komplexitású programtervek elismertségét, társadalmi elfogadottságát nagyban növelheti néhány gyors siker, tervezett határidőre, megfelelő minőségben elkészülő projektelemelem. Ezen a téren kiemelkedően sikeresen teljesített Debrecen, hiszen a Miniszterelnökség 2020. augusztusi tájékoztatása szerint a városban tervezett projektelemelemek 37,5%-a addigra megvalósult, további 25%-a pedig már megvalósítás alatt állt.

### Győr

A város MVP fejlesztései alapvetően két fő funkció köré csoportosíthatók: jelentős arányt képviselnek a közlekedésfejlesztési, valamint a kulturális-szabadidős-turisztikai célú projektek.

Írásom elején azt a feltételezést fogalmaztam meg, miszerint a városban évek-évtizedek óta működő multinacionális vállalatok telephelyválasztásai arra engednek következtetni, hogy a működésükhöz szükséges infrastruktúra (amelynek fontos eleme a közlekedési infrastruktúra) rendelkezésre áll, ezek további fejlesztésénél fontosabbnak tűnnek olyan, elsősorban oktatási-szakképzési-kutatási-innovációs célok, amelyek hosszú távon erősíthetik a várostérség gazdaságának versenyképességét. Némi meglepetésre, csupán egyetlen ilyen célú projekt-elem található a város MVP listáján (Digitális Fejlesztési Központ a Széchenyi István Egyetemen), amely bővelkedik ugyanakkor közlekedési beruházásokban. Utóbbiakat vizsgálva megállapíthatjuk, hogy jobbára csak áttételesen szolgálják a gazdaság érdekeit, inkább a várostérség lakosságának jogos igényeit elégítik ki (pl. új Mosoni-Duna-híd, 8311. sz. összekötő út a Győr-Ménfőcsanak-Győrújbarát-Nyúl szakaszon, intermodális közlekedési csomópont és ahhoz kapcsolódó beruházások), illetve új területeket tesznek könnyen, gyorsan, biztonságosan megközelíthetővé, pl. a Győr-Dunaszerdahely gyorsforgalmi út révén, amely a fejlesztés határon átnyúló hatása miatt is egyedi projektelemelem.

Ugyancsak figyelemre méltó a kulturális-szabadidős-turisztikai fejlesztések jelentős aránya. A tervezett sporthotel, püspökerdei rekreációs szabadidőközpont, vízi élménypark, színház- és állatkertfejlesztés részben az országos összehasonlításban jelentős vásárlóerővel bíró helyi lakosság számára kínál magasabb színvonalú szabadidős-rekreációs lehetőségeket, részben a város turisztikai kínálatát színesíti, amely nagyban hozzájárulhat a gazdasági szerkezet diverzifikációjához, a környezet-, az egészségipar vagy a sportgazdaság térnyeréséhez. A projektlista összeállításakor Győr városa még versenyben volt az Európa Kulturá-



lis Fővárosa 2023 címért; csak remélhetjük, hogy a pályázat sikertelensége nem befolyásolja negatívan a tervek megvalósítását.

Győr legújabb kori sikertörténetének, a várostérség gazdasági sikerességének egyik kulcsa a Triple Helix modell (Etzkowitz, Leydesdorff 1996) sikeres gyakorlati megvalósítása, azaz az (ön)kormányzat, a gazdasági szereplők és a Széchenyi István Egyetem stratégiai együttműködése. Ennek fényében nem meglepő, hogy a város egyetlen oktatási-kutatási-innovációs célú MVP projektje a helyi egyetem egy újabb fejlesztése, a Digitális Fejlesztési Központ kialakítása. A 2020-ra megvalósult központ fő tevékenységi területe elsősorban az 5G technológiához kapcsolódó kutatás-fejlesztési és innovációs tevékenység ösztönzése. A fejlesztés kiváló eszköz lehet az oktatás és a gazdaság további közelítéséhez, a rohamosan fejlődő ipari termelési folyamatok és módszerek gyakorlatias oktatásához, valamint a robotika és automatizáció területeihez kapcsolódó kutatások elmélyítéséhez (Fekete 2018). A nagyszabású egyetemi fejlesztések folytatásának kritikus feltétele a campus további terjeszkedése, mely elsősorban az egykori kecszgyár területének egyetemi hasznosítása révén valósulhat meg. Ennek a területnek az Egyetem számára történő ingyenes vagyonezelésbe adását ugyancsak tartalmazza a győri MVP projektekre vonatkozó kormányhatározat. Némi meglepetésre – a debreceni példával ellentétben – egyetlen olyan elemet sem tartalmaz a város MVP projektterve, amely az alap-, vagy a középfokú oktatás fejlesztésével járulna hozzá a markánsan fejlődő egyetem beiskolázási tevékenységéhez, vagy a gazdaság munkaerő-igényének kielégítéséhez.

A város további MVP fejlesztései közül a tanulmány elkészítéséig a Petz Aladár Egyetemi Oktató Kórház melletti parkolóház építése fejeződött be, a Xantus János Állatkert több ütemben történt fejlesztése valósult meg, valamint két további beruházás (8311. sz. út felújítása, Győr–Pannonhalma kerékpárút kiépítése) készült el. A projektek többsége azonban még a nagyközönség számára kevésbé látványos előkészítési fázisban (megvalósíthatósági tanulmány, nyomvonalvizsgálat, tervpályázat stb.) tart.

### ***Kecskemét***

Magyarország második legjelentősebb járműipari központja – Győrhez hasonlóan – elsősorban közlekedési projektek megvalósítását tervezi az MVP keretein belül. A tervezett közlekedési fejlesztések részben a várostérség élhetőbbé tételét és könnyebb, biztonságosabb megközelíthetőségét (pl. kecskeméti főpályaudvar fejlesztése, 445. sz. északi elkerülő út, 52. sz. főút kapacitásbővítése), részben az ipari szereplők igényeinek magasabb színvonalú kiszolgálását (pl. Déli Iparterületen fekvő utak korszerűsítése, kecskeméti repülőtér fejlesztéséhez kapcsolódóan cargo-bázis kialakítása) célozzák.

A közlekedési és ipari infrastruktúra további fejlesztése mellett, országos összehasonlításban kiemelkedő a városban tervezett oktatási-szakképzési, vala-

mint K+F+I célú projektelemek aránya. Az egyetemi ipari kutatóközpont megvalósítása szorosabbra fűzheti a helyi, elsősorban műszaki fókuszú felsőoktatás és a gazdasági szereplők kapcsolatát. A középfokú oktatás fejlesztését célozza a Kada Elek Közgazdasági Szakgimnázium új telephelyre költöztetése. A projekt keretében német nyelvű képzés is indul az intézményben, amely nyilvánvalóan a város kiemelkedő gazdasági szereplőjének igényeit elégíti ki. A Kodály Zoltán Zenepedagógiai Intézet fejlesztése – amely részben éppen a Kada gimnázium megüresedő épületének korszerűsítését tartalmazza – hiánypótló, hiszen nem csupán színvonalas hangversenyteremmel gazdagítja a várost, hanem nemzetközi színvonalú oktatási és kutatási körülményeket biztosít, ezzel hozzájárulhat a műszaki fókuszú helyi képzések színesítéséhez, gazdagításához.

Az MVP projekt egyedülálló eleme a Kecskemét Fejlődéséért Alap, amely a város gazdasági fejlesztését szolgáló üzleti elképzelések megvalósítására és finanszírozására létrejött tőkealap. „Az Alap küldetése, hogy támogassa a jelen és a jövő gazdaság-, és városfejlesztési elképzeléseit, és ezzel hozzájáruljon egy innovatív és értékteremtő vállalkozói és startup közeg kialakulásához Kecskeméten” (www.prestep.hu 2020). Az alapot a Városi Alapkezelő Zrt. kezeli, szolgáltatásaira helyi mikro-, kis- és középvállalkozások, valamint startupok is pályázhatnak. Honlapja 18 projektet mutat be, amelyek többsége – a helyi gazdaságfejlesztés mellett – a városi közlekedés korszerűsítését és egy modern, élhető, fenntartható, környezetbarát város kialakítását célozzák.

A Kecskeméten tervezett városépítészeti, energetikai és közműfejlesztések száma jóval meghaladja az MVP országos átlagát. A város egyik emblemikus épületének, a Városházának a felújítása mellett a villamosenergia-ellátás korszerűsítése is kiemelt fontosságú, hiszen a lakosság biztonságos energiaellátásának fejlesztése mellett az iparterületek áramszolgáltatásának zavartalan biztosítását is szolgálja.

2. táblázat: A járműipari központok MVP-fejlesztésének erősségei  
*Strengths of Modern Cities Program developments in automotive centres*

Városok	Erősségek
	Kiegyensúlyozott fejlesztési funkciók
Debrecen	Időarányosan jelentős előrehaladás a megvalósításban Az MVP folytatása a Debrecen 2030 programmal
Győr	Fő funkciók: közlekedésfejlesztés és kulturális-szabadidős-turisztikai fejlesztések Lehetőség a helyi gazdaság diverzifikációjára
Kecskemét	Oktatási-szakképzési és K+F+I projektek jelentős aránya Fejlesztési alap mint különleges gazdaságfejlesztési eszköz

Forrás: a szerző szerkesztése

Érdemes regisztrálni, hogy a közlekedési-oktatási-városépítészeti funkciójú projektelemek mellett egyetlen kecskeméti MVP projekt sem szolgál szabadidős, turisztikai, egészségügyi vagy sportcélokat.

### A megvalósítás tapasztalatai

Magyarország Kormánya és Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata 2015. május 18-án jelentette be, hogy megállapodást kötött a Modern Városok Program helyi fejlesztéseiről. Az 1382/2015. (VI. 12.) Korm. határozat 5. pontja rendelkezett arról, hogy megvizsgálja egy angol nyelvű alap- és középfokú oktatási intézmény Debrecenben történő létrehozásának lehetőségét, kiterjedve a működtetés intézményi modelljére és a kormányzati szerepvállalás formájára. 2017. márciusra alakult meg a Debreceni Nemzetközi Oktatási Központ, azzal a céllal, hogy létrehozza, majd fenntartsa az intézményt, amely a Debreceni Nemzetközi Iskola nevet kapta. Heteken belül megtörtént a tervpályázat kiírása, majd 2018 júniusában kezdődött az iskolának otthont adó épület kivitelezése. Az építési munkálatokkal párhuzamosan, 2018. decemberben az EMMI nyilvántartásba vette az intézményt. 2019 szeptemberében az óvodai és az általános iskola alsó tagozatos képzés, majd 2020 őszén a felső tagozat képzése is megkezdődött a Pallag városrészben létrejött különleges épületegyüttesben.

Az új oktatási intézmény 15 évfolyama a magyar jogrendszer szerint óvodai neveléstől a gimnáziumi oktatás 12. évfolyamáig terjedően folytat képzéseket, az International Baccalaureate Organization (IBO) oktatási programjait követve. „Az IB iskolák közös filozófiát képviselnek: kötelezettséget vállalnak arra, hogy sokszínű és befogadó hallgatói közösség létrehozásával tanítsanak és egy kihívásokkal teli, magas színvonalú nemzetközi pedagógiai programon keresztül oktasanak” (www.isd.debrecen.hu 2022). Működése során a legmodernebb oktatásmódszertani eszközöket alkalmazza, a tárgyi tudás átadása mellett törekedve az anyag megértésére, az együttműködés alapú tanulási módszerek alkalmazására és a nemzeti kultúra megismertetése mellett a globális gondolkodás elsajátítására. 2019. szeptemberben 56 diák kezdte meg tanulmányait az intézményben, amely öt év alatt, felmenő rendszerben éri majd el a tervezett 500 fős létszámot (www.magyar nemzet.hu 2019).

A fejlesztés megvalósítása mindvégig prioritást élvezett, a bejelentést követően 51 hónapra volt szükség az intézmény átadásához, ami az eredeti terveknek megfelelő időpontban valósult meg. A Natura 2000-es védettség alatt álló Nagyerdő határán létrejött impozáns épületegyüttes városépítészeti jelentősége is kiemelkedő. Az intézmény a rangos A'Design Award versenyen a világ 40 legjobb építészeti projektje közé került be (www.octogon.hu 2020). A beruházás pontos költségét a hivatalos forrásnak tekinthető Kormányhatározat nem tartalmazza, de az önkormányzat által üzemeltetett honlap szerint 3,8 milliárd Ft állami támo-

gatásból valósult meg (www.d2030.hu 2019). A projekt kritikusi elsősorban a magas tandíjak miatt fogalmaznak meg aggályokat. A 2,6-3,6 millió forintos éves tandíj valóban egyfajta elitiskolává teszi az intézményt, ugyanakkor lehetőséget kínál arra, hogy néhány év elteltével önfenntartóvá váljon az iskola, azaz működése ne terhelje az adófizetőket. Noha a fejlesztés látszólag egy rendkívül szűk réteg igényeit szolgálja, áttételes hatásai a várostérség egészét gyarapíthatják. Régóta ismert tény, hogy az iparosítás, gazdaságfejlesztés klasszikus eszközei mellett az ehhez hasonló, innovatív szolgáltatások biztosítása versenyelőnyt nyújthat egy város számára. Sőt, egyes vélemények szerint a külföldi nagyvállalatok számára napjainkban már természetes minimálkövetelmény az efféle intézmények megléte (Bodnár, Csomós 2018). Az iskola nem csupán a most létrejövő járműipari központ és a hozzá kapcsolódó beszállító vállalatok topmenedzsereinek családjai számára kínál egyedi szolgáltatást, hanem a Debreceni Egyetem számára is minőségi hallgatói utánpótlást biztosíthat, a városi nagypolgárság gyermekeinek helyben maradását is szolgálhatja, sőt, határon átnyúló vonzaskörzetével a város nemzetközi kapcsolatait is bővítheti.

A helyi önkormányzat hosszú távú gondolkodásának és elkötelezettségének ékes bizonyítéka, hogy a régió gazdaságfejlesztésének egyik kulcsaként tekint az iskolára. Jó néhány évnek el kell még telni ahhoz, hogy az ISD diákjai megjelenjenek a munkaerőpiacon, de amennyiben teljesülnek az intézmény ambiciózus céljai és végzős diákjaik valóban magasabb arányban vesznek részt egyetemi képzéseken, azokat könnyen teljesítik, majd a 21. század kihívásainak megfelelő tudáskészlettel és attitűddel lépnek be a munka világába, az jelentős versenyelőnyt biztosíthat a régió vállalkozásai számára.

Nem minden MVP projektem esetében sikerült a debreceni iskola fejlesztéséhez hasonlóan tartani az eredeti ütemtervet. Ezt – és a hasonló volumenű projektek esetében a kommunikáció, a helyi közvélemény hiteles tájékoztatásának fontosságát – jól példázza egy kecskeméti közlekedési beruházás esete.

Az intermodális csomópont – a kétezres évek számos európai városban megvalósított közlekedésfejlesztési megoldása – többféle tömegközlekedési infrastruktúra integrált fejlesztése, jellemzően roppant összetett – ezáltal forrás- és időigényes – közlekedési és városépítészeti projekt, amely hosszú évtizedekre határozza meg nem csupán a tömegközlekedési infrastruktúrát használó városlakók mindennapjait, hanem a fejlesztéssel érintett településrész városképét, közlekedési viszonyait, parkolási lehetőségeit. A kecskeméti MVP projektlista egy ilyen csomópont kialakítását is tartalmazza, a terv központi eleme a vasúti pályaudvar komplex felújítása és egy ahhoz szervesen kapcsolódó új buszpályaudvar kialakítása. A csomópont létrehozásához szükségszerűen kapcsolódik számos további, kisebb beruházás: P+R parkolóhelyek és kerékpártárolók létesítése, töltési infrastruktúra kiépítése elektromos járművek számára, új zöldfelületek kialakítása – nem beszélve az úthálózat fejlesztéseiről. A tervezett projektet még összetettebbé teszi, hogy a fejlesztési elképzelés része egy gyalogos és kerékpáros vasúti felüljáró

kialakítása, amely Hunyadváros településrész lakói számára teheti könnyebben és gyorsabban megközelíthetővé a városközpontot.

A fenti nagyívű projektterv megvalósítása több szempontból is csalódást keltő lehet a városlakók számára. Noha a teljes MVP projekt befejezésének eredetileg tervezett határideje 2022 volt, a kecskeméti fejlesztésekről 2016. február 9-én tett ünnepélyes bejelentés óta eltelt több mint hat és fél esztendő még e roppant összetett beruházás munkálatainak megkezdésére sem volt elegendő. A kecskeméti terveket tartalmazó Kormányhatározat kihirdetését követően hosszú éveken át semmilyen információ nem érkezett a csomópont fejlesztésének előkészítéséről. 2022. áprilisban a város főépítésze lakossági fórumon számolt be a projekt részleteiről és mutatta be annak látványterveit. Ekkor elhangzott, hogy a megvalósítás 2023-ban kezdődhet el, de a beruházás befejezésének céldátuma továbbra sem ismert (BAON 2022). Éles kritikát fogalmazott meg a városfejlesztéssel kapcsolatban a helyi Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság elnöke, aki arról beszél, hogy ad hoc módon működik a városfejlesztés. „Valós koncepció nélkül sodródunk, az adódó pályázati lehetőségekre reagálunk. Csak válaszokat adunk, ami egy követő magatartás, ahelyett, hogy távlati módon, előremutató és kezdeményező magatartással mozognánk” – mondta az elnök. A stratégiai látásmód hiánya mellett az átláthatóság és a tájékoztatás hiányára is utalt a szakember, egyetértve azokkal a kritikákkal, melyek szerint nem túl sikeresen zajlik a társadalmi egyeztetés folyamata és a nagyközönség tájékoztatása az intermodális csomópont esetében (KecsUp 2022).

Ugyancsak a stratégiai tervezés és a helyi társadalommal folytatott párbeszéd hiányosságaira világít rá egy győri projektelem. 2017. április 28-án kötött együttműködési megállapodást a kormányzat és Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata a kislétföldi megyeszékhely tervezett fejlesztéseiről. A kormányhatározat több pontja is olyan terveket tartalmaz, amelyekről a város kulturális életének fellendülése várható. Ezek közül is kiemelkedik a Győri Nemzeti Színház komplex megújítását, valamint a színház előtti II. János Pál tér rehabilitációját tervező programelem.

A győri színház 1978-ban átadott épülete több szempontból is nagy jelentőségű. Bár sajátos formájú főépülete megosztó lehet a városlakók körében, mára szervesen hozzátartozik a városképhez és a jellegzetes, síugróalakú épület a Győrt bemutató városmarketing anyagok és filmek szinte mindegyikében megjelenik. Képzőművészeti jelentősége kiemelkedő: homlokzatát Victor Vasarely két darab, egyenként 550 m<sup>2</sup> felületű, görög márványból készült műalkotása díszíti. A közel 700 fős befogadóképességű teátrumot átadásakor Közép-Európa legmodernebb színházának tartották, viszont az ezredfordulótól kezdve egyre sűrűbben merült fel az átfogó felújításának igénye. A fenntartó önkormányzat néhány kisebb felújítást, jellemzően gépészeti, színpadtechnikai fejlesztést végzett el, de átfogó rekonstrukció a 2003. évi tervpályázat után sem kezdődött meg. A színház és környezete komplex felújítására vonatkozó terv 2014-ben megjelent Győr Me-

gyei Jogú Város 162/2014 (IX. 12.) Kgy. határozattal jóváhagyott Integrált Településfejlesztési Stratégiájában is. A „Lüktető Belváros” – A Belváros kulturális infrastruktúrájának funkcióbővítő fejlesztése c. fejlesztési program tartalmazta a színház belső felújítását, valamint a főépület közvetlen környezetének (II. János Pál tér – Schweidel u.) komplex funkcióbővítő rehabilitációját, beleértve szabadtéri színházi attrakciók megrendezésére alkalmas tér kialakítását a színház épülete előtt. A fejlesztési terv több ponton is kapcsolódott a város stratégiájában megfogalmazott törekvésekhez: az intézményi infrastruktúra szükséges fejlesztése mellett idegenforgalmi és kereskedelmi vonatkozása is kiemelkedő volt, valamint a városi közterületek rehabilitációjához is szorosan kapcsolódott, a számos sikeres felújítást megvalósított „Lüktető Belváros” projekt keretében. A színház épülete alá tervezett mélygarázs a belvárosi parkolási rendszer fejlesztésének részeként Győr közlekedési fejlesztéseinek is markáns eleme volt.

Ilyen előzmények után nem okozott meglepetést a helyi közvélemény számára, hogy a színház és környéke komplex rekonstrukciója helyet kapott a város MVP projektelemei között. A város önkormányzata 2017-ben pályázatot hirdetett a felújításra, ennek eredményeként először a 2019–2021 közötti időszakra tervezték a kivitelezést. 2019-ben először a felújítás csúszását jelentették be, majd hamarosan nem várt fordulat történt. A város 2020 januárjában megválasztott polgármestere alig néhány hónapos regnálás után kezdeményezte a központi kormányzatnál a projektelem módosítását: a Vasarely-alkotásokkal díszített színházépület és környezete komplex felújítása helyett annak bontását, majd a helyén városi közpark és mélygarázs kialakítását; valamint ezzel párhuzamosan egy színházat, hangverseny- és koncerttermet magába foglaló modern kulturális negyed kialakítását a Mosoni-Duna partján, egy használaton kívüli ipari ingatlanon. A módosítás oka az, hogy a jelenlegi városvezetés szerint a színház épületének felújítása, energetikai korszerűsítése aránytalanul drága lenne és az épület adottságai miatt nem lenne tökéletesen kivitelezhető.

A bejelentést követően parázs vita bontakozott ki a helyi társadalom egyes csoportjai, politikusok, az építész és a színházi szakma képviselői, civil szervezetek, művészetpártolók, lokálpatrióták és laikus választópolgárok között a fejlesztés szükségességéről és gazdaságos megvalósíthatóságáról. A helyi sajtóban, a közösségi médiában, blogokon és egyéb online platformokon zajló diskurzus ([www.kisalfold.hu](http://www.kisalfold.hu) 2020, [www.24.hu](http://www.24.hu) 2020, [www.szhaz.online](http://www.szhaz.online) 2020) során a felek „saját” helyi közvélemény-kutatásokkal igyekeztek alátámasztani véleményüket. Egymásnak ellentmondó információk láttak napvilágot a felújítás gazdaságosságáról, a hivatalos szakvélemények pedig nem publikusak. A jelenlegi polgármester a fejlesztési terv módosítására irányuló javaslatát követően bemutatott ugyan látványterveket, de konkrétumokat nem ismerhettünk meg a beruházás tervezett költségvetéséről, annak forrásáról, a munkálatok ütemezéséről. A vita sajátos módon jutott nyugvópontra: közel 58 hónappal a fejlesztés bejelentését követően sem a régi épület rekonstrukciója nem kezdődött el, sem az új kulturális negyed

beruházásának előkészítése nem indult meg. Az újonnan tervezett nagyberuházásról hónapok óta nem kaptak tájékoztatást a város polgárai, sőt, mintha teljesen kikerült volna a téma a helyi közbeszédéből.

A helyenként sajátos stílusú vita több ponton is rávilágít a Modern Városok Program sérülékenységre és hiányosságaira. Figyelemre méltó, hogy egyetlen személyi változás, illetve az abból adódó véleménykülönbség milyen markáns változást hozott a korábban a városvezetés és a központi kormányzat által közösen kialakított és jóváhagyott, a város korábbi terveiben és stratégiai dokumentumaiban is kiemelt helyen szereplő projekttervben. A fejlesztés gazdaságosságával kapcsolatos szakvélemények nem ismertek, ami a projekt átláthatóságával kapcsolatos aggályokat vet fel. Szintén tanulságos, hogy a hazai területfejlesztés gyakorlatában példátlan jelentőségű program egyik fejlesztésével kapcsolatos fejleményekről nem az MVP hivatalos honlapjáról (hiszen nincs ilyen), kormányzati vagy városházi sajtóközleményekből, hanem a közösségi médiában fel-felbukkanó bejegyzésekből, látszólag más témájú interjúk részleteiből tájékozódhatnak az érdeklődők. Bár meghirdetése óta az MVP számos eleme átalakult, e sorok írásakor a felújítás (még) szerepel a hatályos kormányhatározatban.

### **Külföldi járműipari központok fejlesztési projektjei**

A magyarországi járműipari központok fejlesztéseinek bemutatását követően, érdemes – a teljesség igénye nélkül – megvizsgálni, hogy Európa hasonló városai-ban milyen tartalmú és célú fejlesztések valósulnak meg állami és európai uniós források felhasználásával.

A Kecskeméten leányvállalatot létesített Mercedes-Benz székhelyén, Stuttgart központjában az új vasútállomás átadásával felszabaduló, mintegy 85 hektáros területen egy teljesen új városnegyedet alakítanak ki. A fenntarthatóságot és környezetbarát megoldásokat középpontba állító Rosenstein projekt részeként nem csupán tágas közparkok, minőségi szolgáltatásokat kínáló közösségi életterek, nagy zöldfelületekkel ellátott, kreatív és innovatív építészeti megoldásokkal kialakított lakóházak és a legmodernebb közlekedési módok számára kialakított infrastruktúra jön létre, hanem a koncepció kialakításában az oktatás is kiemelt szerepet kapott. Az új városrész egyik negyede, a Rosenstein Campus kifejezetten azért jön létre, hogy integrált oktatási és képzési lehetőségeket biztosítson több korosztály számára. Jelen tanulmány témájához kapcsolódóan nem csupán a fejlesztési cél vizsgálata tanulságos, hanem a nagyszabású projekt kommunikációja is. 2016. márciustól novemberig tartott az a rendezvénysorozat, amely során a város polgárai megismerhették a fejlesztés terveit és megfogalmazhatták véleményüket, javaslatukat. A „helyi konzultáció” három nagyrendezvény mellett 35 kisebb, tematikus workshopot foglalt magába a különböző érintetti csoportok bevonásával, valamint a város legforgalmasabb helyszíneire kitelepülve szólított



ta meg a polgárokat. Az akció eredményeit összefoglaló, a helyi gyermekek véleményét, ötleteit is tartalmazó, 217 oldalas dokumentum elérhető a projekt honlapján. Az átlátható, informatív projekthonlapról közvetlenül elérhető a fejlesztés saját Instagram oldala, LinkedIn profilja, valamint a város YouTube csatornája (Rosenstein-Stuttgart 2022).

A győri járműgyártó vállalat anyavállalatának székhelyén, a Győr városához hasonló területű és lélekszámú Ingolstadtban szintén folyamatban van egy olyan, ugyancsak európai uniós és nemzeti forrásokból megvalósuló fejlesztés, amely tartalmában és céljaiban is messze túlmutat a magyar városok projektjein. A több tucat európai uniós város részvételével megvalósuló Városi Légi Mobilitás (*Urban Air Mobility*) projekt szó szerint új dimenzióba emeli a városi közlekedést és szállítást. A lakott területek felett nagyon alacsony magasságban zajló, földi közlekedési rendszerekkel összekötött városi légi forgalom megvalósulásával utas- és áruszállító drónok, légitaxik és a sürgősségi betegellátásban használható egyéb légieszközök környezetbarát módon tehetik kényelmesebbé és biztonságosabbá a nagyvárosok polgárainak életét. Ingolstadt nem csupán a városi légterek használatának jogi szabályozásáról, a biztonsági garanciákról és a társadalom szemléletformálásáról szóló, uniós szintű tervezésben vesz részt, hanem területfejlesztési szakemberei olyan kihívásokon dolgoznak, mint a zsúfolt környezetben létesülő leszállópályák ideális helyének meghatározása és integrálása a várostérség különböző rendszereibe (Smart Cities Marketplace 2022).

A harmadik magyarországi járműgyár anyavállalatának központja az 1,3 milliós népességű és európai viszonylatban is kiemelkedő gazdasági potenciállal bíró München városában található. Mivel a bajor főváros fejlettsége és lehetőségei messze meghaladják a vizsgált magyarországi központokét, a város fejlesztési projektjeinek elemzése helyett a hazai viszonyokkal összemérhető fejlettségű Szlovákia egyik jelentős járműipari központja, Nagyszombat fejlesztéseinek bemutatásával zárom a nemzetközi kitekintést. Nagyszombat több olyan projektet valósított meg nemzeti és európai uniós forrásokból az elmúlt években, amelyek kifejezetten a tudásgazdaság és az innovációs potenciál fejlesztését célozzák. Az ipari park fejlesztésével párhuzamosan létrejött egy új ipari és technológiai park, amelyben több jelentős technológiai vállalkozás működik, valamint a kutatás-fejlesztési tevékenység a Szlovák Műszaki Egyetem Anyagtudományi és Technológiai Karának két kiválósági központjával együttműködésben zajlik. A mindössze 65 000 lakosú város középfokú oktatásának és három egyetemének – Nagyszombati Egyetem, Szent Cirill és Metód Egyetem, valamint a Pozsonyi Szlovák Műszaki Egyetem Anyagtechnológiai Kara – kiemelt célja, hogy a járműipar igényeinek kielégítése mellett a szolgáltatások, az egészségügy, az élelmiszeripar, az oktatás és egyéb ágazatok továbbfejlesztésére készítse fel a diákokat (Trnava 2022; Trnava Industrial Park 2022).

## Konklúziók, javaslatok

Kutatásom elsőként arra kereste a válaszokat, hogy Lux (2019) elemzésének megfelelően, valóban kiemelkedőnek tekinthetők-e a nagy járműipari központokban megvalósuló MVP fejlesztések. Azok „minőségének”, indokoltságának megítélésére nem vállalkozom, hiszen a projektelemek egy részének megvalósítása objektíven nem mérhető, a fejlesztési célok megítélése pedig – a projekt majdani zárását követően – hosszas politikai-társadalmi viták tárgya lehet. Ugyanakkor, Gajzágó (2019) kutatásának eredményeit elemezve egyértelműen kimutathatjuk, hogy a járműipari központok MVP projektjeinek száma vagy költségvetése valóban kiemelkedő-e.

3. táblázat: A vizsgált városok MVP fejlesztéseinek száma és költségvetése  
*Number of project elements and budget of Modern Cities Program developments in the surveyed cities*

	Projektelemek száma	Város MVP költségvetése (milliárd Ft)	Egy főre jutó MVP költségvetés (ezer Ft/fő)
Debrecen	7	46,3	227,5
Győr	12	91,5	707,3
Kecskemét	14	160,4	1434,2
MVP átlag	11,2	116,7	1355,7

Forrás: Gajzágó (2019) adatai alapján a szerző szerkesztése

Mivel emelkednek ki a járműipari központok fejlesztései? A fenti adatok alapján sem a projektelemek számával, sem a megvalósításukraallokált pénzüsszeg nagyságával. Debrecen esetében megállapítható, hogy kis számú, alacsony költségvetésű, de hatékonyan megvalósított projektről van szó. A projektelemek száma és költségvetése alapján Kecskemét valóban az MVP egyik nyertesének tűnik. A város esetében kiemelésre érdemes a fejlesztési alap egyedisége, amely a jól ismert és széles körben használt újraiparosítási eszközökhöz képest újszerű módon járulhat hozzá a térség gazdaságfejlesztéséhez. Győr tekintetében regisztrálnunk érdemes, hogy a megvalósítandó projektelemek kiválóan alkalmasak (lennének) a várostérség járműipari fókuszának szélesítésére, a kultúra, turizmus, sportgazdaság tudatos fejlesztésére.

A járműipari központok fejlesztései azzal sem tűnnek ki, hogy áthatná őket valami felülről irányított, egységes célrendszer, hiszen a fejlesztések elemzése nem mutatott ki egységes mintázatot, amely egyformán jellemezné a három város törekvéseit. Előzetes feltételezésem szerint az oktatás, kutatás-fejlesztés, innováció fejlesztését célzó projektelemek magas aránya, ezáltal a magasabb hozzáadott értéket képviselő gazdasági tevékenységek elősegítése lehetett volna ilyen törekvés, amit azonban nem erősített meg elemzésem. Debrecen és Kecskemét projektelemei között markánsan megjelennek ezek a célok. A cívisvárosban az oktatás teljes vertikumát lefedik az MVP projektek, az alap- és középfokú oktatás fejlesztésétől a Debreceni Egyetem innovációs projektjeiig. Kecskemét eseté-

ben az új ipari kutatóközponttal gazdagodó egyetem hallgatói utánpótlásának és a helyi gazdaság munkaerőigényének egy részét a szintén MVP által fejlesztett szakgimnázium biztosíthatja. Ugyanakkor a legsikeresebb városfejlesztési rezsim, Győr esetében csupán egyetlen projektelelem célozza a tudás gazdaság elmélyítését. Nincs jele sem a (duális) középfokú oktatás támogatásának, sem a hosszú távú szakemberutánpótlás biztosítását célzó egyéb, alap- és/vagy középfokú oktatás fejlesztését célzó projekteknek, mint ahogy a Győri Járműipari Életpályamodellként megismert regionális munkaerő-piaci kezdeményezés elmélyítése sem szerepel a projektelemelek listáján. A 23 megyei jogú város szinte mindegyikére jellemző a közlekedési célú projektelemelek jelentős súlya, ezen kívül nem fedezhető fel egységes mintázat a vizsgált városok programelemeiben.

Az esettanulmányyszerű elemzésben bemutatott projektelemelek rávilágítanak az MVP kivételes lehetőségeire és gyengeségeire is. A központi kormányzat támogatása és az önkormányzattal folytatott gyümölcsöző együttműködése elégséges lehet ahhoz, hogy határidőre és magas színvonalon készüljenek el olyan fejlesztések, amelyek a város (gazdaságfejlesztési) stratégiájába is jól illeszkednek, ezáltal hosszú távon gyarapítják a térség fejlődését. Ugyanakkor más városokban közel sem ilyen zökkenőmentes a projektek megvalósítása. Egyes esetekben hiányzik a helyi társadalom bevonása, és hosszú éveken át semmilyen tájékoztatás nem történik a megvalósítás csúszásának okairól, más esetben akár egyetlen személyi változásból adódó véleménykülönbség oda vezethet, hogy kérdésessé válik egy évtizedek óta tervezett, minden fél által elfogadott és a város stratégiájában is nevesített fejlesztési cél. A külföldi kitekintés alapján elmondható, hogy mindhárom elemzett járműipari központban zajlik olyan fejlesztés, amelynek komplexitása, célrendszere, a megvalósítás módszertana és tudásintenzív jellege messze túlmutat a vizsgált hazai városok projektjein.

A Modern Városok Program megvalósítása valamennyi városban folyamatban van, az ünnepélyes bejelentések óta eltelt néhány esztendő nyilvánvalóan nem volt elégséges a nagyívű fejlesztési elképzelések megvalósítására, ezért az MVP átfogó értékelése még várat magára. A program az eredeti tervek szerint 2022-ig fejeződik be, ehhez képest – részben a koronavírus világjárvány hatásai miatt – jelentős csúszás várható. A megvalósítást követően érdemes lesz vizsgálni a megvalósult projektek számát, arányát, valós költségeit az előzetesen deklarált tervekhez képest, hiszen ez képet adhat a fejlesztési tervek megalapozottságáról. Ugyancsak érdekes eredményeket hozhat további város csoportok fejlesztéseinek vizsgálata. A három nagy járműipari központ mellett érdemes lehet vizsgálni a nagyobb járműipari beszállító cégeknek otthont adó további városok (Szombathely, Veszprém, Tatabánya, Székesfehérvár, Miskolc) vagy a rendszerváltás óta kevésbé iparosodott, nagy egyetemi városok (Pécs, Szeged) fejlesztési útjait. Ugyancsak közérdeklődésre tarthat számot egyes MVP projektek és a kedvezményezett város térségében ugyancsak támogatást nyert Magyar Falu Program projektelemelek esetleges illeszkedésének, a szinergiák kihasználásának a vizsgálata.

## Jegyzet

- 1 A program hivatalos honlappal vagy központi adatbázissal nem rendelkezik, ezért vizsgálata szerzői jogi szempontból nem lehetséges.

## Irodalomjegyzék

- Barabási A. L. (2016): *Behálózva. A hálózatok új tudománya*. Libri, Budapest
- Bodnár B., Csomós Gy. (2018): Az intermodális közösségi közlekedési központ lehetséges hatásai Debrecen fejlődésére. *Területi Statisztika*, 5., 505–538. <https://doi.org/jvh4>
- Enyedi Gy. (1997): A sikeres város. *Tér és Társadalom*, 4., 1–7. <https://doi.org/c85j>
- Enyedi Gy. (2012): *Városi világ*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- Etzkowitz, H., Leydesdorff, L. (1996): The triple helix of university – industry – government relations: A laboratory for knowledge based economic development. *EASST Review*, 1., 11–19.
- Faragó L. (2019): A Modern Városok Program mint fejlesztéspolitikai rezsim helye a magyar területfejlesztési politikában. *Tér-Gazdaság-Ember*, 2–3., 181–203.
- Faragó, L., Mezei, C. (2018): Managing regional disparities. In: Lux, G., Horváth, Gy. (eds.): *The Routledge Handbook to Regional Development in Central and Eastern Europe*. Routledge, London–New York, 159–174. <https://doi.org/jvh5>
- Fekete D. (2017): A Modern Városok Program elemzési lehetőségei. *Polgári Szemle*, 1–3., 94–105. <https://doi.org/czk9>
- Fekete D. (2018): Győri fejlesztések a Modern Városok Program keretében. *Területi Statisztika*, 6., 638–658. <https://doi.org/czm9>
- Fekete D. (2019): A Modern Városok Program jelentősége a hazai városfejlesztésben. *Tér és Társadalom*, 1., 27–43. <https://doi.org/dc25>
- Filep, B., Kovács, Zs., Kara, Á., Tömböly, T. (2013): „City – University – Company” coordinated strategic development: Industry zone in Győr focused on the vehicle industry. In: Dermol, V., Trunk Sirca, N., Dakovic, G. (ed.): *Active Citizenship by Knowledge Management & Innovation: Proceedings of the Management, Knowledge and Learning International Conference 2013*. ToKnowPress, Bangkok, Celje, Lublin, 797–808.
- Forman B. (2021): Kecskemét versenypozíciói a globális és az európai gazdasági térben. Kérdések és gondolat vázlatok. *Gradus*, 4., 30–37.
- Gajzágó G. (2019): Modern Városok Programja: Új fejezet a magyar várospolitikában. *Tér és Társadalom*, 3., 29–48. <https://doi.org/dvsr>
- Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata (2014): *Győr Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014 – 2020*. <https://gyor.hu/easy-docs/5dc982a2e14e2> (Letöltés: 2022.02.14.)
- Lux G. (2019): A Modern Városok Program újraiparosítási törekvései. *Tér és Társadalom*, 1., 44–65. <https://doi.org/gbgd>
- Magyarország Kormánya (2021): Élettel telnek meg a falvak a Magyar Falu Programnak köszönhetően. <https://kormany.hu/hirek/elettel-telnek-meg-a-falvak-a-magyar-falu-programnak-koszonhetoen> (Letöltés: 2022.02.22.)
- Novoszáth P. (2018): Az Audi Hungaria Zrt. makrogazdasági beágyazódásának mérföldkövei és hatása a térségi és nemzetgazdasági versenyképességre. *Tér – Gazdaság – Ember*, 1., 43–68.
- Rechnitzer J., Berkes J. (szerk.) (2021): *Nagyvárosok Magyarországon*. Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest
- Rechnitzer J., Smahó M. (szerk.) (2012): *Járműipar és versenyképesség – Nyugat- és Közép-Dunántúl a kelet-közép-európai térségben*. Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr
- Somlyódyiné Pfeil E., Baloghné Molnár I., Hrubí L., Illés I., Pálné Kovács I., Thomka J., Tóth E. (2004): *A tervszerződés rendszerének hazai adaptálási lehetőségei*. Kutatási zárótanulmány. Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatási Központja, Pécs

## Médiatudósítások

- <https://24.hu/kultura/2020/04/09/a-gyori-polgarmester-lebontatna-a-magyar-modern-epiteszet-egyik-legfontosabb-alkotasat/> (Letöltés: 2022.02.14.)
- <https://www.baon.hu/helyi-kozelet/2022/04/lakossagi-forumot-tartottak-a-kecskemeti-intermodalis-csomopont-fejleszteserol> (Letöltés: 2022.10.20.)
- <https://www.db2030.hu/életminőség/már-a-debeceni-nemzetközi-iskola-tetejét-építik-látványos-ba-fordult-a-strandfejlesztés-is/2019/02/20/> (Letöltés: 2022.02.11.)
- <https://isd.debrecen.hu/tortenetunk> (Letöltés: 2022.02.11.)
- <https://kecsup.hu/2022/09/ad-hoc-modon-koncepcio-nelkul-mukodik-a-varos-beszelgetes-kiraly-jozseffel/> (Letöltés: 2022.10.20.)
- <https://www.kisalfold.hu/helyi-kozelet/2020/04/helyzet-es-jovokep-a-korona-idejen-interju-dr-dezsi-csaba-andras-polgarmesterrel> (Letöltés: 2022.02.14.)
- <https://magyarnemzet.hu/belfold/2019/09/nemzetközi-iskola-nyílt-debrecenben> (Letöltés: 2022.02.11.)
- <https://novekedes.hu/elemzesek/miert-lehet-debrecen-a-kovetkezo-startup-kozpont> (Letöltés: 2022.02.11.)
- <https://www.octogon.hu/epiteszet/a-vilag-legjobbjai-kozott-a-debreceni-nemzetközi-iskola-epulete/> (Letöltés: 2022.02.11.)
- <https://www.prestep.hu/gazdasagfejlesztés> (Letöltés: 2022.02.10.)
- <https://rosenstein-stuttgart.de/> (Letöltés: 2022.10.20.)
- <https://smart-cities-marketplace.ec.europa.eu/action-clusters-and-initiatives/action-clusters/sustainable-urban-mobility/urban-air-mobility-uam> (Letöltés: 2022.10.20.)
- <https://smart-cities-marketplace.ec.europa.eu/news-and-events/news/2020/urban-air-mobility-initiative-ingolstadt-germany-receives-100m-eu> (Letöltés: 2022.10.20.)
- <https://szinhaz.online/gyori-nemzeti-szinhaz-epulete/> (Letöltés: 2022.02.14.)
- <https://www.trnava.sk/en/article/investment-opportunities> (Letöltés: 2022.10.20.)
- <https://tt-ip.trnava.sk/introduction/> (Letöltés: 2022.10.20.)

## Kormányhatározatok

- 1131/2016. (III. 10.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1151/2017. (III. 20.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1159/2016. (IV. 5.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1217/2015. (IV. 17.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Sopron Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1240/2016. (V. 13.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Tatabánya Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1251/2015. (IV. 23.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1252/2015. (IV. 23.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1283/2016. (VI. 7.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1284/2016. (VI. 7.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1315/2015. (V. 21.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.

- 1316/2015. (V. 21.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1382/2015. (VI. 12.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1383/2015. (VI. 12.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1387/2017. (VI. 27.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1388/2017. (VI. 27.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Salgótarján Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1394/2016. (VII. 21.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Dunaujváros Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1428/2015. (VI. 25.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Szolnok Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1496/2015. (VII. 21.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Nagykanizsa Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1504/2015. (VII. 23.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Érd Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1803/2015. (XI. 10.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1840/2017. (XI. 10.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Hódmezővásárhely Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1936/2015. (XII. 12.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.
- 1955/2015. (XII. 17.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.