

Szabó Tamás

A területi versenyképesség és a közszolgáltatások hozzáférhetőségének kapcsolata

Correlations Between Regional Competitiveness and Access to Public Services



Összefoglalás

A területi versenyképesség meghatározható úgy is, mint az adott térség azon képessége, amely révén vonzóvá válik a betelepülő tőke számára, illetve ennek révén a lakosság elöregedése és elvándorlása ellen hat. E logika mentén a fenntartható versenyképességet a fenntartható infrastruktúra, az elérhető közszolgáltatások és a vonzó életkörünyezet vizsgálatával tudjuk értékelni, és megállapítani, hogy társadalmi kontextusban milyen mértékben befolyásolják a vizsgált térségek gazdasági eredményességét. Jelen tanulmány négy magyarországi megye területi versenyképességének összehasonlítására vállalkozik, azok gazdasági, társadalmi, infrastrukturális, valamint az egyes közszolgáltatások hozzáférhetőségének jellemzői mentén. Az alkalmazott módszertan tekintetében a szerző, többek között, látensváltozós modellezési eljárással (SEM) vizsgálja a szakirodalmi kutatások eredményeként meghatározott dimenziók direkt és indirekt hatását az érintett területek versenyképességi jellemzőinek leírásánál.

Journal of Economic Literature (JEL) kódok: H41, R11, R13

Kulcsszavak: területi versenyképesség, közszolgáltatások, közjavak, réteghatás

SZABÓ TAMÁS doktorjelölt, Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar, Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola (levelek@szabotamas.hu).

Summary

One way to define regional competitiveness is to see it as the ability of a region to attract capital to re-settle or counteract population aging and migration. Based on this logic, sustainable competitiveness can be assessed by an analysis of the sustainable infrastructure, the availability of public services and the attractiveness of the environment for life, and the extent to which social contexts influence economic efficiency of the studied areas can be established. This study compares regional competitiveness in four counties in Hungary based on their economic, social and infrastructure features, public services and access to them. The author examines the direct and indirect effects of the dimensions determined as a result of the literature review using, among others, Structural Equation Modelling (SEM) in order to describe the characteristics of competitiveness in the areas concerned.

Journal of Economic Literature (JEL) codes: H41, R11, R13

Keywords: regional competitiveness, public services, public goods, structural equation modelling, layer-effects

KONCEPTUÁLIS KERET

A területi versenyképesség vizsgálatakor nem hagyható figyelmen kívül, hogy az egyes területeken fellelhető perspektivikus gazdasági ágazatok alapja az adott térségben fellelhető humán erőforrás és az azt kiszolgáló infrastruktúra. Az adott terület versenyképességének vizsgálatakor – akár annak gazdasági teljesítményét, akár a gazdaságföldrajzi előnyeit vesszük alapul – fontos látni, hogy mindkét megközelítésben szerepet játszik a humán erőforrás, illetve annak mobilitása és képzettsége (Horváth, 2001).

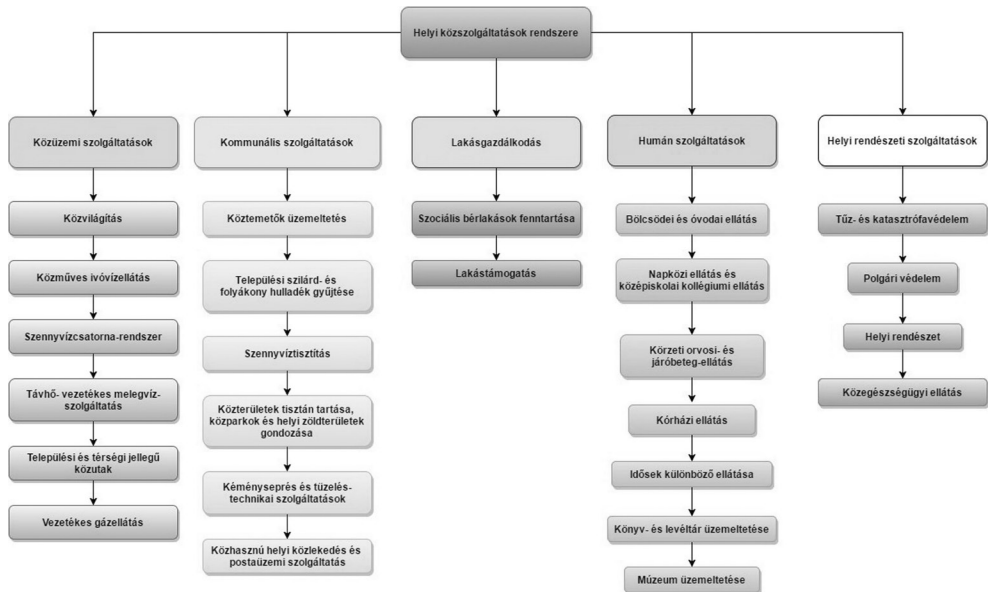
A kisvárosi versenyképesség értelmezésekor meghatározott „sikerességi faktorok” (Poreisz, 2014:65–79) közül jelen vizsgálat a területek gazdasági, társadalmi szerkezetét és agglomerációs jellemzőit, illetve a közjavak elérhetőségét veszi alapul. Tезi ezt abból kiindulva, hogy a humán erőforrás versenyképességének sajátosságai – a gazdaságföldrajzi jellemzők mentén – alapvetően a társadalmi közjavak, illetve a közszolgáltatások hozzáférhetősége alapján írhatók le. Tehát egy terület versenyképessége és a lakosságának életszínvonala között oksági kapcsolat áll fenn, amelynek alapkategóriái között – a munkatermelékenység, a foglalkoztatottság és a jövedelem alapján – függőségi viszony van (Lengyel, 2010:135). Ezt pedig nagyban befolyásolja a rendelkezésre álló képzési, egészségügyi intézmények, illetve a kultúrát szolgáló vagy a további kikapcsolódási lehetőségeket biztosító intézmények hozzáférhetősége és azok elérhetősége. „A térségek versenye olyan képesség, amelyik odaragasztja vagy odavonzza a befektetéseket és a tehetséges munkaerőt” (Lengyel, 2010:46). Ebből a logikából következik, hogy a kevésbé versenyképes térségek egyes részei elnéptelenednek, illetve lakónépességük szempontjából előregedő társadalommal jellemezhetők.

Ha az egyes térségek a közszolgáltatások tekintetében vett különbözősége és a versenyképesség között arányosságot feltételezünk, akkor feltehetően igaz lesz a megállapítás, hogy minél kevésbé versenyképes egy térség, annál kisebb lesz a közszolgáltatások igénybevételének intenzitása, következésképpen annak finanszírozási igénye is. Ennek okát nem pusztán a lakónépesség anyagi helyzetében, hanem kulturális igény szintjében és a mobilitási hajlandóságában, lehetőségében is kereshetjük.

A közszolgáltatások fogalmának értelmezése

A közszolgáltatás fogalom meghatározásának nehézségét annak összetett jellege okozza. Ahogy az az 1. ábrából is kiviláglik, nagyon komplex rendszerről van szó, amelyhez az ország állampolgárai túlnyomórészt alanyi jogon kapnak hozzáférést.

1. ábra: Közszolgáltatások Magyarországon



Az 1. ábrán látható a kapcsolódó tevékenységek sajátos, közösségi jellege. Ha a közgazdaság-tudományt hívjuk segítségül a tevékenységi definíció meghatározásakor, Hoffman szerint a közgazdasági tevékenységek fogalmkörébe minden beletartozik, ami nem mezőgazdaság, és nem ipari vagy bányászati tevékenység. E szerint a logika szerint valamennyi közvetlen vagy közvetett hatással bíró gazdasági tevékenység, amely a társadalom széles rétegeinek javait szolgálja, közszolgáltatásnak tekinthető. Ezt a fent hivatkozott szakirodalom tovább szűkíti, mert a szerző szerint a fenti meghatározást árnyalja a közszolgáltatások közigazgatási háttere, amely szabályozza a tevékenységek tárgyi és személyi feltételeit és a tevékenységek jogi környezetét. „Közszolgáltatás mindazon – ál-

lami vagy magánszemélyek által nyújtott szolgáltatás –, amely a lakosok széles körének nyújt valamilyen ellátást, és nem minősül az állam egyoldalú, közhatalmi aktusának.” (Hoffman, 2009a:25). Horváth a közszolgáltatásokat úgy írja le, hogy azok olyan feladatok ellátására koncentrálnak, amelyek közösségi szervezést igényelnek, és a társadalom tagjai – széles körben meghatározott – szükségleteinek kielégítésére irányulnak. A szerző külön említést tesz a humán közszolgáltatásokról, amelyeket „jellemzően az oktatás, egészségügy, szociális juttatások, kulturális közszolgáltatások” (Horváth, 2002:287) köré csoportosítható feladatellátással hoz összefüggésbe. A meghatározásokból kiejlik, hogy a feladatok ellátásához kapcsolódóan komoly technikai és módszertani feltételek társulnak, amelyek követelményként támaszják nem pusztán a személyi és tárgyi feltételek meglétét, hanem jelentős referenciát is megkívánnak az érintett feladatellátás vonatkozásában. A feladatellátáshoz kapcsolódó másik fontos ismérv, hogy a feladatokat állami garanciavállalás mellett, nyilvános közbeszerzési eljárás keretein belül hirdetik meg, amelyek a fentebb meghatározott keret- és peremfeltételek mellett sok esetben anyagi investíció vállalását is feltételül szabják. Az ezzel kapcsolatos állami garanciavállalás azt jelenti, hogy az állam az alaptörvényben meghatározott feladatellátási kötelezettség keretein belül szervezi meg az érintett szolgáltatásokat, figyelembe véve az egyenlő hozzáférhetőség lehetőségét, az esélyegyenlőséget.

Mivel egy közjóság esetében – a magánjavakkal ellentétben – egy személynél többre kiterjedően tartalmaz fogyasztási hatásokat, így annak eredménye is nagyobb volumenben jelentkezik. A közjavak előállítása – akár a tiszta, akár a vegyes közjavakról legyen szó – az állami közhatalom feladata, amelynek a közszolgáltatás keretében történő előállítását az állam jogi úton szabályozza, és szükség esetén finanszírozza. Hoffman értelmezésében a közszolgáltatások szintekre bonthatók, és a kistérséget alsó középszintű, míg a megyét középszintű egységként kezeli. Az ezzel kapcsolatos feladatellátási körök – a közigazgatás új szabályozása szerint – javarészt az érintett szinteken valósulnak meg, figyelembe véve a társadalmi szükségletet és az érintett területi egység gazdasági teherbíró képességét. (Hoffman, 2009a:60).

A közjavak és a területi versenyképesség

Ahogy a társadalmi közjavak hozzáférhetősége, úgy az áruk áramlása is helyzetváltoztatáshoz kötött. A mobilitás tehát mind az infrastruktúra – annak gazdasági, fenntarthatósági szempontjai –, mind pedig a humán erőforrás (például egészségügyi, kulturális, nevelési, közlekedési szolgáltatások) szempontjából is fontos versenyképességi tényezőnek mondható. Az elmaradott és fejlett térségek – sok esetben – a közlekedési infrastruktúra jellemzői miatt kerülnek kedvezőbb vagy kedvezőlenebb helyzetbe akkor, amikor egy beruházás telephelyéről dönt a befektető. Ahogy a beáramló tőke befektetéseinek megvalósulásának, úgy a humán erőforrás versenyképességének esetében is, az egyes tértípusokhoz kapcsolódó időben kifejezett elérhetőségi viszonyok határozzák meg az erőforrások koncentrációját.

A kormányzati tervek között szereplő északi autópálya meghosszabbítási terveinek megvalósulásával¹ az északi, illetve az északkeleti megyék versenyképessége – az idő-

ben kifejezett elérhetőségi relációk javulása miatt – növekedni fog, ugyanis a kényelmesebb és gyorsabb közúti elérhetőség megvalósulása elősegíti az érintett vállalatok szinergikus működését és a lokális kapcsolatok javulását.

A megyék, mint választott területi egységek, összehasonlítását azok összetett területi szintje indokolja, és ebben a vonatkozásban két szint, a városhálózatok, illetve a kistérségek szintje értelmezhető. Ugyanis ezeken a szinteken érzékelhetők azok a mechanizmusok, amelynek nagy része igaz a makroszintű működésre is. Ugyanakkor fontos megjegyezni, hogy a szakirodalom eltérő mutatók alkalmazását javasolja az egyes eltérő térségi szinteken, ugyanis a területi különbségek jelentős része nem kimutatható egzakt mutatókkal. A hasonló infrastrukturális kondíciókkal rendelkező régiók versenyképességi helyzete nagyon eltérő lehet, hiszen a társadalmi tőke hatással van a térségek gazdasági szervezeteinek számosságára és méretére (Fukuyama, 1997).

A területek versenyképességét – sok más mellett – a gazdaságföldrajzi, illetve a közlekedési infrastruktúrája determinálja. Ez a tény ugyan nyilvánvalóvá teszi az autópályával és a vízi közlekedéssel is rendelkező, nyugatabbra fekvő megye versenyképességi előnyét, amelynek oka főként a gazdasági koncentráció. Ez a determinisztikus hatás az elmaradott térségeknél is megfigyelhető, de annak hatásiránya ellentétes. Wallersteinnek (1989) a modern világgazdasági rendszer kialakulásával kapcsolatos modelljében a centrumtérségek – az ismert társadalmi és gazdasági mechanizmusok révén – beavatkoznak a perifériák életébe.

Tekintettel arra, hogy a vállalatok gazdasági teljesítménye, sikeressége vagy sikertelensége sem köthető egzakt módon, versenyképességi szempontból jól vagy rosszul ellátott térséghez, a területi egységek vizsgálatakor sem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy a megyéken belül a járások is versenyeznek. Ha pedig ezt elfogadjuk, akkor azt is beláthatjuk, hogy az egyes területi egységek (megyék) átlagát nem a homogén tényezők összessége adja. A területi verseny „egy olyan folyamat, amely területi egységek között zajlik, és célja a régióban, városban élők jólétének növelése. A csoportok a helyi politikákon keresztül más térségekkel versengenek, rivalizálnak explicit vagy gyakran implicit módon” (Lengyel, 2003:153). A tényezővezérelt régiókban a finanszírozások hatékonyságának kiaknázása dominál, ami az árversenyben a költségelőnyt helyezi előtérbe. Ez a közjavak finanszírozásában az elvonást és az azzal kapcsolatos szolgáltatások hiányát – közlekedési járatok és orvosi ellátás –, részleges leépítését, az infrastruktúra túlszűfoltóságát jelenti. Ennek egyenes következménye az ellátás – és vele együtt a személyek versenyképességi esélyének – csökkenése.

Porter felfogása szerint a területi versenyképességet az iparágakra és klaszteresedésre vezeti vissza, a területen élő és/vagy mozgó humán erőforrás számára biztosított társadalmi közjavak hozzáférhetősége is hozzájárul a versenyző területek sajátosságaihoz. Emellett a területi versenyképességet is befolyásoló innovációs potenciál legfontosabb elemei a technológiai és tudástranzfer, az innovációs szolgáltatások, azaz a tanácsadói tevékenység, valamint az elérhető adattömeg, a helyi és regionális környezet, úgymint a lakókörnyezet és kulturális szolgáltatások (Rechnitzer–Grosz, 2005). A vizsgálat tárgyát képező megyék közül az egyik, Nógrád megye közlekedés-földrajzi determinációja nem olyan előnyös, mint Komárom-Esztergom megye e szempont

szerinti adottságai. Ugyanakkor a kérdés az, hogy a jól érzékelhető szállítási korlátai mellett a közjavak igénybevétele, illetve azoknak a városhálózati vagy akár kistérségi szintű hozzáférhetősége milyen szerkezetet mutat? Nyilvánvaló, hogy a megközelíthetőség az áruk áramlása és a közjavak hozzáférhetősége révén hat a versenyképességre, de az alapvető kérdés, hogy ebben a viszonyban az egyes versenyképességet leíró változók között milyen korreláció mutatkozik. Horváth szerint a közlekedés a területi versenyképességet különböző tényezők sokaságán fejt ki, amelynek eredője a gazdasági szerkezet változásán keresztül hat, ugyanis a regionális munkaerő képzettsége és az oktatási rendszer hatékonysága szorosan kapcsolódik a térségek gazdasági szerkezetéhez (Horváth, 2001).

Erdősi kellően árnyalt megfogalmazása, miszerint „a termeléssel és fogyasztással kapcsolatos közlekedési/szállítási szükségletek csak erősen áttételesen játszanak be a versenyképességet megteremtő folyamatokba (Erdősi, 2002:141), vitára adhat okot akkor, ha a humán tőke mint versenyképességi tényező nagyon is fontos eleme a vizsgálat tárgyának. Ugyanis ha a centrum-periféria logikával közelítjük a kérdést, korántsem mindegy, hogy a szórvány- vagy zsákfalvak lakói milyen közszolgáltatási feltételrendszer közepette érik el azokat a közszolgáltatásokat, amelyek képzési vagy kulturális szolgáltatásokon, vagy az egészségügyi ellátáson keresztül közvetlenül hatnak az egyénre, míg az egyénen keresztül közvetetten a versenyképességre.

A területi vizsgálódások során bizonyossá vált, hogy a földrajzi egységek sajátosságai, gazdaságföldrajzi, geopolitikai jellemzői ún. fóliaként rétegezhetők a tér minden egységére. Ezeket területpolitikai eszközökkel befolyásolni tudjuk ugyan, de ha erre vállalkozunk, a hazai vonatkozású térértelmezések esetében a legkisebb egység, amit ebben az értelemben relevánsan értelmezni tudunk, az a régió lehet (Rechnitzer–Tóth–Lévai, 2013). Fontos látni – nem tévesztve szem elől a területi relevancia vonatkozását –, hogy az ezeknél kisebb területeknek is megvan a saját, a közszolgáltatásokkal kapcsolatos karakterisztikája. A közszolgáltatások működésének és hatásmechanizmusának révén ezt a karakterisztikát a közszolgáltatások rétegződésében érvényesítjük, amely rétegek egymásra rakódva gyakorolnak aggregált hatásokat az adott területen lakó népesség versenyképességére. Tekintettel arra, hogy ezek a rétegek minimum két dimenzióban értelmezendők, egymásra kihatnak, tehát közvetve vagy közvetlenül is éreztetik egymásra, illetve a környezetre gyakorolt hatásukat.

Fleischer szerint az agglomerálódás három pilléren alapszik, amely – a gazdasági, a társadalmi és a környezeti – szempontrendszer szinergikusan fejtik ki hatásukat, ezzel biztosítva a térségek lakói számára az életük fenntartható fejlődésének lehetőségét (Fleischer, 2004).

A fentiek értelmében könnyen belátható, hogy az olyan közjavak elérhetősége, amelyek közvetve vagy közvetlenül kapcsolatban állnak az adott terület jóléti tényezőivel, kölcsönhatásban állnak egymással. Erre jó példa lehet egy adott kistérség, megye vagy régió közoktatási, egészségügyi vagy kulturális intézményeinek viszonya a közúti közszolgáltatások igénybevételével. E szerint feltételezhető tehát, hogy ahol az előbbiek nagyobb számban találhatók meg, ott az utóbbi nagyobb volumenű megrendelést indukál, és vélhetően a közszolgáltatások fenntarthatósága is jobb, mint azokon

a helyeken, ahol csupán az állami kötelezettségvállalást fedi le a szolgáltató. Tekintettel arra, hogy a közszolgáltatások veszteségét az állam köteles téríteni a szolgáltatás végzését ellátó vállalatnak, szocio-ökonometria jellemzőjüknél fogva, vannak olyan térségek, ahol a közszolgáltatás is kontraszelektíven hat a terület, illetve az ott lakó népesség versenyképességére.

Ebből származik a területi esélyegyenlőtlenségi tendencia öngerjesztő folyamata, amely az ismert magyarországi területeken (3H-s térségek) egyértelműen megfigyelhető. Ugyanakkor a területeken fellelhető kistérségek versenyképességi hátrányát az is növeli, hogy az agglomerálódó térségekben centrifugális (Fleischer, 2004) migráció figyelhető meg, ami a versenyképes szaktudással rendelkező munkavállalók elvándorlását eredményezi. A lélekszám, a közjavakkal való ellátottság esélyegyenlősége felveti a közszolgáltatások finanszírozásának fenntarthatóságával, illetve az egyes területek humán erőforrásának versenyképességével kapcsolatosan azt a kérdést, hogy vajon melyik előbbre való? Differenciálhat-e a költségvetés kontraszelektív módon, pusztán a lakosság demográfiai szerkezete alapján?

Fleischer szerint a természetben és a társadalomban is fellelhetőek ezek a hálózati gócpontok, amely köré az adott területen élő populáció koncentrálódik. Feltételezhető, hogy az a tendencia, amely szerint az egymással piaci vagy ellátási relevanciában álló gazdasági szereplők a nyersanyagok, illetve a számukra kedvezőbb feltételeket nyújtó gazdaságföldrajzi lokációba orientálódnak, egy térség lakosságára is igaz. Ez egyben komoly migrációs ok is, amely eredményezi többek között azt, hogy a leszakadó térségek aprófalvas települései elöregednek, és a kihalás veszélye fenyegeti az ilyen településeket. Ennek a tendenciának a migrációs oka az, hogy a közjavak és a munkahelyek – amely a versenyképesség alappillérei a népesség szempontjából – sűrűbben koncentrálódnak a térben. A főváros körül kialakult agglomerációs zónában a népességszám megsokszorozódott. A nagyvárosok körüli koncentráció figyelhető meg Székesfehérvár, Veszprém, Győr, Pécs, Szeged és Miskolc körül, valamint a Balaton környékének esetében is. Ezen városok környéke az elvándorlásból tudta növelni a népességszámát (Huzdik, 2014). A népesség pozitív növelésének okai között gazdasági és mobilitási előnyök szerepelnek motiváló eszközként.

A VIZSGÁLAT MÓDSZERTANÁRÓL

A rejtett változós modellezés a társadalomtudományok kutatásában nagy népszerűségnek örvend. Ennek oka, hogy az eljárás segítségével a vizsgált adatsorokban nem pusztán a közvetlenül mérhető hatások mutathatók ki, hanem azok is, amelynek relevanciáját rejtett változók egymásra hatása ír le. Ilyen lehet például a területi versenyképesség vizsgálatakor a közszolgáltatások finanszírozása, illetve a közjavak hozzáférhetőségének kérdése. Ha axiómaként tekintjük, hogy a humán fejlettségi index (Human Development Index) vagy a humán tőke (Human Capital) hatással van a területi versenyképességre, akkor az is bizonyosnak vehető, hogy a humán szolgáltatásokkal kapcsolatos közjavak hozzáférhetősége és azok finanszírozásának intenzitása – a humán tőkén keresztül – determinálja egy terület versenyképességét. A modell felállí-

tása során feltételezzük, hogy az egyes változók között oksági viszony van, és azoknak a viszonya strukturálisan felírható. Ezeket a kapcsolatokat a modell felállításakor is figyelembe vesszük.

Ennek alapján két csoportba sorolhatjuk a kiválasztott változókat, amelyek lehetnek külső vagy belső változók. A modellben azok a tényezők, amelyekre nem hat más változó, külső (exogén) tényezőknek nevezzük. Azokat a változókat pedig, amelyekre a modellben specifikált tényezők közül külső hatás hat, belső (endogén) tényezőnek mondjuk. A modell futtatásakor ezekkel a külső és belső tényezőkkel operál a modellalkotó program, amely a változók közötti direkt és indirekt kapcsolatokat írja le. A modell használja az útvonalelemzési eljárást az egyes változók közötti oksági viszony megjelölésével, amely viszonyokat a program regressziós egyenletekkel kapcsolja össze. A szokásos látensváltozós eljárásokhoz képest annyival több a módszer, hogy alkalmazása során a modell illesztésekor ezt a strukturális viszonyt vesszük figyelembe. A látensváltozós modellezés (SEM) egy olyan matematikai eljárás, amelyben változókön egyidejűleg több művelet fut, mint például a faktoranalízis és a többváltozós regresszió. Ennek eredményei magyarázzák a gráfok csúcsain lévő változókat, az éleken pedig jelölik a regressziós együtthatókat.

A modellben szereplő adatsorok 1970 és 2014 közötti idősoros adatokat tartalmaznak, amelyek négy megyére² vonatkoznak a mobilitáshoz, az érintett terület lakosságához és gazdaságához kapcsolódva, az *1. táblázat* szerint. Az adatsorok megyénként, évekre vonatkoztatottan aggregálva kerültek a modellbe. A politikai kurzusváltások statisztikai módszertani eltérései által okozott adatsorhiányokat bilineáris interpolációs eljárás segítségével töltöttem fel. Figyelembe véve az adatsorok dimenziójának különbözőségét és a számos skálázási lehetőséget, a modell futtatása előtt a fenti eljárások után kapott mátrixon z-standardizálást végeztem annak érdekében, hogy az adatok azonos értelmezési tartományba kerüljenek. A modellben területi adottságként kezeltem az infrastrukturális dimenziót, amelybe a táblázatban ismertetett változókat emeltem be.

Figyelembe véve, hogy ezek statikus faktorok, külső változóként kezeltem a modellben, amely a korábban említett irodalmak szerint a humán tőke fejlesztése révén hat a területi versenyképességre.

A vizsgálat eredményei

Az adatsorokban szerepeltek a közoktatási intézményekre vonatkozó finanszírozási és férőhelyadatok, illetve az egészségügyi és szociális támogatások nagyságára vonatkozó adatok. Ebből a szempontból erős kapcsolatot mutat a versenyképességgel az összes megye tekintetében, kivéve Vas megyét. A viszonylagos gyengeség e helyütt magyarázható a határ közelségéből fakadó, kevésbé erős támogatási intenzitással. Az egészségügyi és szociális támogatások intenzitásának gyenge a versenyképesség-szempontról magyarázó ereje, mert Komárom-Esztergom megye és Heves megye vonatkozásában az értékek oksági viszonyt mutatnak ugyan, de a másik két megyepár esetében nem bírnak magyarázó erővel ezek a változók. Az infrastruktúra dimenzióértékének ver-

senyképesség szempontjából mutatott viszonylag gyenge oksági kapcsolatát az utóbb említett változók gyenge értéke rontja. Ha a fent említett társadalmi hatásoktól megtisztítanánk az adatsort, vélhetően az infrastruktúra-dimenzió és versenyképesség kapcsolata erősebb lenne. Ezt erősítik a modell futtatása után eredményként kapott, dimenziókra vonatkozó konzisztenciamegízhatósági eredmények, amelyet a 2. táblázat szemléltet.

1. táblázat: A modellben alkalmazott mutatók

Variables	Változó	Dimenzió
BusT	Férőhely-kihasználtság a közhasznú közúti közlekedésben	Mobilitási képesség
CarN	Autók száma	
PlaceNH	Államilag finanszírozott férőhelyek száma a közhasznú közúti közlekedésben	
Road	Közúti fejlesztésre és/vagy fenntartásra kapott dotáció	
CuSoEnt	Kulturális, szociális, szabadidős tevékenységek fejlesztésével foglalkozó intézmények dotációja	Intézményi
Health&Soc.	Egészségügyi és szociális támogatás összege	
EnterP	Vállalkozások	Gazdasági
GDP	GDP	
IpariTerm	Ipari termelés	
AbleToWork	Munkaképes korúak	Emberi tényezők
Population	Lakónépesség	

Forrás: Saját szerkesztés SmartPLS alapján

2. táblázat: A modell dimenzióinak konzisztenciamegízhatósága³

Composite Reliability	
■ Mean, STDEV, T-Values, P-Values	■ Confidence Intervals
Mobilitási képesség	Original Sample (0) 0,832
Területi versenyképesség	0,924
Gazdasági tényezők	0,858
Humán tényezők	0,997
Épített környezet	0,618

A gazdasági dimenzióba vitt változók esetében gyenge magyarázó erőt mutat (~0,5–0,6 között szóródik) az ipari termelés volumene, míg ettől némileg erősebbet a GDP. A területi versenyképesség szempontjából – a modell értékei szerint – erős

magyarázó erővel bír a működő vállalkozások száma. Nem okoz meglepetést a területet jellemző humán változók (munkaképes korúak és az össznépszerűség) által mutatott erős szignifikancia, viszont annál érdekesebb, hogy a versenyképesség szempontjából a humán jellemzők dimenziója indirekt hatású. A mobilitásiképesség-dimenzió esetében nagyjából hasonló magyarázóértékeket kapunk, és területi versenyképességi szempontból erős indirekt hatásra figyelhetünk fel, amelynek egyik lehetséges oka a munkaképes életkorúak belső migrációja. Ezt erősíti a közhasznú közúti közlekedés finanszírozásában, illetve a személygépjárművek számának a mobilitás szempontjából mutatott indirekt hatása. Ez az eredmény alátámasztja, hogy a korábban leírt, a versenyképességi tényezők aggregátumaként értelmezett „rétegek” keresztmetszeti torzulását – többek között – a távolságok, illetve az egyes intézmények elérhetőségének különbözősége okozza.

A térbeliség fogalmának magyarázatára számos példát találunk, de jelen vonatkozásban – a gazdasági mellett – nagy szerepet kap a szociális távolság, mint a társadalmi egyenlőtlenség mértéke (Erdősi, 2013). Fontos látni, hogy a kettő közötti ok-okozati összefüggés van, és a társadalmi javak, valamint a jólét viszonyában a kölcsönhatás öngerjesztő folyamat, akár negatív, akár pozitív értelemben. Ezen a ponton a társadalmi és a gazdasági távolság fogalma összekapcsolódik, hiszen a közforgalmú közlekedés – mint a humán erőforrás mobilitását biztosító infrastruktúra és szolgáltatások halmaza – részese az olyan közjavak, mint az oktatás, egészségügyi ellátás, kultúra stb. hozzáférhetőségének biztosításának.

ÖSSZE G Z É S

A cikkben kifejtett területi réteghatás a közjavak finanszírozásán és az érintett lakónépesség versenyképességén keresztül gyakorolt spillover hatás. Ez a hatásmechanizmus nem pusztán a szektorális szerkezetre, hanem a rendelkezésre álló infrastruktúrán keresztül az életszínvonalra is kihat. A területi réteghatás a közjavak és közszolgáltatások összességének jellemzőin keresztül fejt ki hatását, amely annyiban különbözik a telephelyelméletből ismert centrum-periféria jelenségtől, hogy ez esetben a javak koncentrációját egy területen élő népesség preferenciája végzi ugyan, de ez nem minden esetben tiszta (üzleti) döntés, mert az egyén – szemben egy tőkével rendelkező vállalattal – sok esetben gazdasági kényszerpályán mozog, amely korlátozza a döntéseiben. Ezért a nemzetgazdasági és területfejlesztési törekvések között prioritást kell hogy élvezzen az egyes területi relációk hálózatszerű, határokon átnyúló versenyképesség-javítása, továbbá a hálózatból kimaradó térségek fejlődési folyamatba való bekapcsolása. Ennek megoldása olyan speciális gazdaságfejlesztési törekvéseken keresztül képzelhető el, amelynek a motorja a helyi kis- és középvállalkozások szinergiáját állítja középpontba. Ezzel párhuzamosan indokolt lenne a közszolgáltatások karakterisztikájának területi szempontú hatásvizsgálata, illetve folyamatos monitorozása, mert a közigazgatási rendszer reformjával nemcsak az intézmények alakultak át, hanem az ügyintézési lokációk és súlyok is megváltoztak.

JEGYZETEK

- ¹ Kassa és Pozsony városát elérő, továbbá a komáromi új Duna-híd és az Ipoly-hidakkal kapcsolatos közötti infrastruktúra-fejlesztés.
- ² Komárom-Esztergom, Heves, Nógrád és Vas megye.
- ³ Forrás: SmartPLS – bootstrapping out-put.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Erdősi Ferenc (2002): Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók/városok versenyképességének alakulásában. *Tér és Társadalom*, 16. évf., 1. sz., 135–159.
- Erdősi Ferenc (2013): A távolságfogalmak értelmezése és alkalmazásuk. *Tér – Gazdaság – Ember*, 1. évf., 3. sz.
- Fleischer Tamás (2004): Kistérségi fejlődés, közlekedés, fenntarthatóság. *Közlekedéstudományi Szemle*, 54. évf., 7. sz., 242–252.
- Fukuyama, Francis (1997): *Bizalom. A társadalmi erények és a jólét megteremtése*. Európa Könyvkiadó, Budapest.
- Hair, Joseph F. et al. (2013): *A primer on partial least squares structural equation modeling (PLS-SEM)*. SAGE Publications Inc., Washington D.C.
- Hoffman István (2009): *Az önkormányzati közszolgáltatások szervezése és igazgatása az elmélet és a gyakorlat tükrében*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest.
- Horváth Gyula (2001): A magyar régiók és települések versenyképessége az európai gazdasági térben. *Tér és Társadalom*, 15. évf., 2. sz., 203–231.
- Horváth M. Tamás (2002): *Helyi közszolgáltatások szervezése*. Dialog Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Horváth M. Tamás (2010): *Közmenedzsment*. Dialog Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Huzdik Katalin (2014): *Migrációs potenciál alakulása, és az azt befolyásoló tényezők a XXI. század első évtizedében Magyarországon*. PhD-dolgozat, Szent István Egyetem, Gödöllő.
- Katona Tamás (2014): *A területi felzárkózás dilemmái*. SZTE Gazdaságtudományi Kar, Szeged.
- Lengyel Imre (2010): *Regionális gazdaságfejlesztés*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Lőcsei Hajnalka – Szalkai Gábor (2008): Helyzeti és fejlettségi centrum-periféria relációk a hazai kistérségekben. *Területi Statisztika*, 48. évf., 3. sz.
- Poreisz Veronika (2014): *Versenyképességi modellek alkalmazhatósága kisvárosokra*. SZTE Gazdaságtudományi Kar, Szeged.
- Rechnitzer János – Grosz András (szerk.) (2005): *Régiók és nagyvárosok innovációs potenciálja Magyarországon*. MTA-RKK, Pécs–Győr.
- Rechnitzer János – Tóth Tamás – Lévai András (2013): Regionális versenyképesség Kelet-Közép-Európában. *Tér – Gazdaság – Ember*, 1. évf., 4. sz.