

A KECSKEMÉTI MERCEDES GYÁR HATÁSÁNAK TERÜLETI VIZSGÁLATAI SPATIAL SURVEY OF IMPACT OF KECSKEMÉT'S MERCEDES FACTORY

Szombathelyi Sándor¹, Molnár Ádám²

¹PhD hallgató, ²okl. Vidékfejlesztési agrármérnök

¹Gazdaság- és társadalomtudományi Kar, Szent István Egyetem

²Mérnöki Kar, Szegedi Tudományegyetem

E-mail: ¹szombathelyi.sandor@gmail.com, ²molnar.adam1989@gmail.com

Összefoglalás

Milyen hatást gyakorol a Daimler AG kecskeméti autógyára a körülötte fekvő régióra? Megoldást jelenthet a több ezer foglalkoztatását lehetővé tevő autógyár és annak beszállítói a gazdasági és társadalmi problémákra? Csökkentek a vizsgált térségben fekvő települések közti különbségek?

Ezekre a kérdésekre keressük a válaszokat egy olyan régióban, ahol az autóipar nem volt szignifikánsan jelen, így hatásainak kimutathatósága egyértelműbb. Nem-empirikus vizsgálataink eredményei pedig meglátásunk szerint segítenek az autógyárat még pontosabban elhelyezni a térben.

Abstract

What impress kecskemét factory of the Daimler AG to the circumjacent region? Could be the solution the car factory what employs thousands of people to the economic and social problems? Has reduced the differences between the settlements in the examined region?

We are looking for answers to these questions in the region, where the automotive industry was not significantly present, thus the impact's demonstrability is unequivocal. In our view ours results of the non-empirical examinations will help to place the factory in the region.

Kulcsszavak: Kecskemét, Mercedes, Daimler, területi vizsgálat, autógyár

JEL besorolás: R11

LCC: HD2329

Bevezetés

A rendszerváltást követően Magyarország gazdasága hanyatlásnak indult, ami miatt mindenfajta beruházást, amely ha főleg „nyugati” tőkés országból érkezett, örömmel fogadta hazánk és igyekezett minden támogatást megadni, hogy munkahelyet teremtve az ország gazdaságát segítsen konjunktúra pályára állítani. Ebben a helyzetben különösen kitüntetett szerepe volt az autóiparnak. Sorra érkeztek a nagy autógyárak. 1990-ben a General Motors (Opel) Szentgotthárdra, Esztergombra 1991-ben a Suzuki, majd 1993-ban az Audi autógyárak Győrbe. Azóta Szentgotthárdon 1998-ban a személygépkocsi gyártást befejezték, viszont 2008-ban egy nagyberuházás keretében létrehozták, majd 2012-től termelni is kezdett Kecskeméten a Daimler AG vállalata a Mercedes autógyár. A fentebb felsorolt autógyárakon kívül több autóipari beszállító (pl.: Knorr-Bremse, Kuehne + Nagel) is telephelyet hozott létre, ezzel is erősítve mára az autóipar húzóágazatként betöltött szerepét az országban. Tekintettel erre, fontosnak tartjuk a kecskeméti autógyár térségre gyakorolt hatásainak a vizsgálatát, továbbá mivel ez az első autógyártó nagyvállalat, amely „átlépte a Duna vonalát”. Az elemzést még

izgalmasabbá teszi, főleg egy olyan térségben, ahol a gépiparnak, azon belül is az autóiparnak nem voltak nagyobb képviselői.

Jelen tanulmányunk célja, hogy különböző gazdasági és társadalmi aspektusokból, matematikai-statisztikai módszerekre alapozva kísérletet tegyünk az üzem hatásainak bemutatására Kecskemét szűkebb és tágabb vonzáskörzetében.

A Daimler AG kecskeméti telephelyválasztása nyomán fejlődés, illetve gazdasági növekedés indult el a megyeszékhelyen, amelyek „egymástól elválaszthatatlanok”(Lengyel, 2010). Ezt alátámasztja, hogy már a gyárépítés során magyar, kecskeméti vállalkozások is szerepet vállaltak, amelyek a megyeszékhelyen adóztak, illetve a város is könnyebben nyert fejlesztési forrásokat, a város fejlesztéséhez.

„A fejlődés minőségi változás, szerkezeti átalakulás, társadalmi-gazdasági feltételek javulása, az életminőség javulása. A gazdasági növekedés viszont egy mennyiségi változás, mérőszámokkal jellemezhető (a régióknál GDP-vel mérjük: a GNI nehezen számolható), a gazdasági teljesítménnyel (kibocsátással) függ össze.” (Lengyel, 2010) Ezek az olykor látványos folyamatok elsősorban annak köszönhetőek, hogy a traded (bázis) szektorba tartozó iparág, az autógyártás települt le Kecskeméten, amelynek termékeit a régió kívül értékesíthetik, sőt egyes termékeinek elsődleges piaca az Amerikai Egyesült Államok. A gazdasági szereplő viszont nem csak a megyeszékhelyen, hanem annak térségében, sőt országos szinten is érezteti hatását. Ezen sorok írásakor pedig már a gyár bővítése történik. Az egymilliárd euróból felépülő új gyárban a tervek szerint 2020-ban fog elindulni a termelés, amely várhatóan 2.500 embernek ad majd munkát.

„Egyes gyakorlati tapasztalatok és elméleti megfontolások alapján a térségek jónéhány rövidebb, vagy hosszabb távú előnyt remélnek a külső vállalatok vonzásától, úgy mint:

- a munkahelyteremtés,
- a térség jövedelemteremtő képességének növelése,
- az exportképesség javítása,
- az innovációs képesség javítása, és
- az adóbevételek növekedése.” (Bajmóczy, 2011)

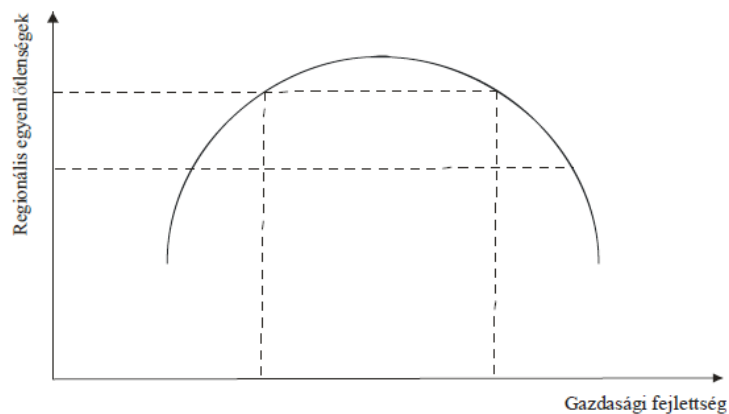
Ezek közül a Mercedes vonatkozásában meglátásunk szerint minden előny teljes mértékben, míg az innovációs képesség javítása részben valósult meg, hiszen az autógyártás egy teljesen új iparág nem hogy a Kecskeméten, de még az Alföldön, a Duna bal partján is. Viszont maga az autógyártás, illetve a Mercedes gyárban alkalmazott technológiák többsége nagyobb földrajzi kitekintésben már nem jelentenek innovációt.

Vizsgálatunk térbeli alapja így nem csak maga a város, hanem annak egy meghatározott régiója, amely „területileg összefüggő, a vizsgált társadalmi és gazdasági jelenség szempontjából homogénnek tekintett, határaival többé-kevésbé megadható térség.” (Lengyel, Rechnitzer, 2009)

A régióban az autógyár, a települések közötti különbségekre gyakorolt hatását is vizsgáltuk, amelyeket szintén vizsgáltunk, mivel az autógyár jelentősége véleményünk szerint szignifikáns a vizsgált térségben.

A térségek közötti különbségek vonatkozásában „...szem előtt kell tartanunk azt a közgazdasági törvényszerűséget, hogy a területi különbségek a gazdasági fejlettség egy bizonyos szintjéig a közismert Williamson- hipotézis szerint növekednek (1. ábra). Williamson

1965-ös elképzelése értelmében a gazdasági fejlődés a kezdeti időszakban regionális divergenciát, a későbbi szakaszokban pedig konvergenciát idéz elő (Kiss–Németh 2006, Davies–Hallett 2002, Szörfi 2006, Nemes Nagy 2005).”(Lukovics, 2008)



6. Ábra: A Williamson-görbe

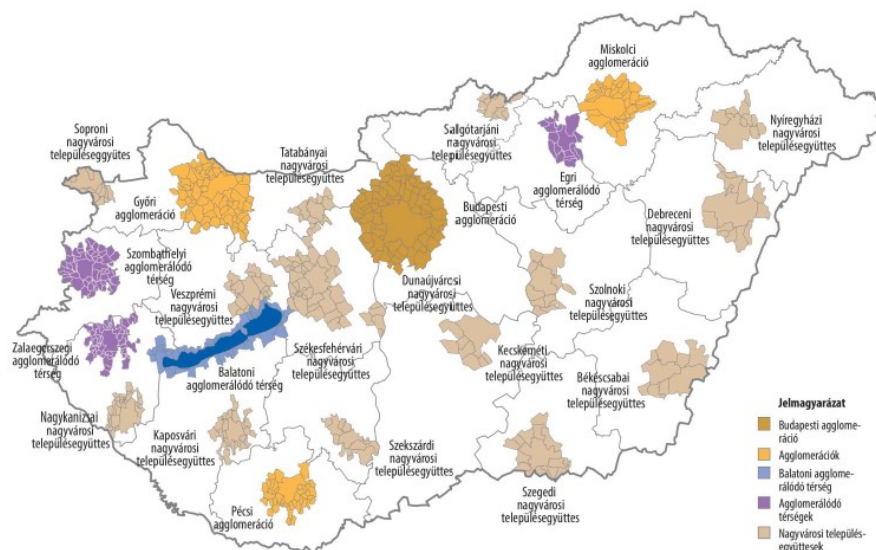
Forrás: Davies-Hallett, 2002., Nemes Nagy, 2014.

Eszerint a görbe szerint a megfogalmazódott bennünk a kérdés, hogy a térség számára elhozza-e az autógyár azt az állapotot, amikor már a gazdasági fejlettség olyan szintű, amikor is a regionális különbségek érezhetően és mérhetően mérséklődnek.

Anyag és Módszertan

A vizsgálat keretei

Vizsgálatunk központi részét az a 40+1(Kecskemét) településből álló térség adja, amelynek lehatárolásának alapját a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) 2014-es Agglomerációk, településegységek című kiadványból az alábbi, 1. ábra adta.

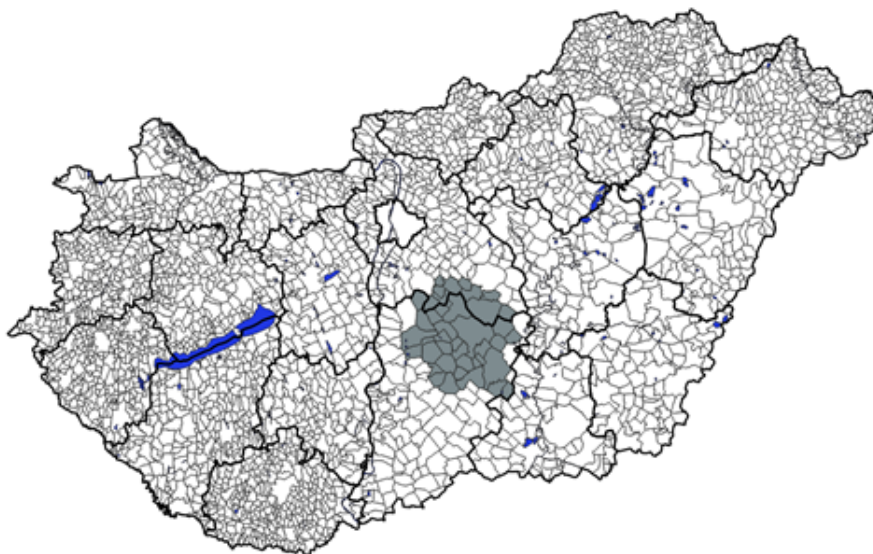


2. Ábra: Agglomerációk, településegységek

Forrás: KSH, 2014.

A Kecskeméti nagyvárosi településegység legközelebbi településegységei a Budapesti, a Dunaújvárosi, a Szekszárdi, a Szegedi és a Szolnoki. Ezen településegységek Kecskeméttől

mért távolságának a felénél húztuk meg a vizsgált terület határát. Ebben a régióban 32 község, illetve 9 város található, amelyek közül 24-et érintenek a Mercedes autógyár dolgozói buszai. A vizsgált régió lakosságszáma több mint 260 ezer és folyamatosan csökken. A KSH adatai alapján 2007 és 2014 között 269.544 főről 264.761 főre, vagyis 4.783 fővel csökkent a lakónépesség száma.



3. Ábra: Vizsgált terület

Forrás: Saját szerkesztés a QGIS program segítségével, 2018.

A vizsgálat időbeli alapjait a 2007-es és a 2014-es évek adták. A bázis évnek kiválasztott évben a Mercedes még csak informálódott egy esetleges új telephely létesítése vonatkozásában Kecskeméten, míg a 2014-es év választásának oka volt, hogy azaz év volt a legkésőbbi, amely tekintetében minden mutató a rendelkezésünkre állt az elemzések elkészítéséhez. Az így kiválasztott adatokat az 1. táblázat tartalmazza. Az egységnyi, vagyis 1000 lakosra vetített adatok pontosabb képet adnak a településeken végbe ment folyamatokról, így az elemzésünk pontosabb, jobban összehasonlítható a vizsgált évek relációjában. Több szempont alapján is vizsgáltuk Kecskemétet és annak meghatározott térségében lévő településeket, amelyek alább kerülnek kifejtésre.

1. Táblázat: A vizsgálat alapjául szolgáló adatok

1 főre eső nettó jövedelem	1000 lakosra vetített szellemi álláskeresők száma	1000 lakosra számított éttermek, büfék száma	1000 lakosra vetített álláskeresők száma
1000 lakosra vetített belföldi odavándorlások száma	1000 lakosra vetített fizikai álláskeresők száma	1000 lakosra számított Kiskereskedelmi üzletek száma	1000 lakosra vetített pályakezdő álláskeresők száma
1000 lakosra vetített belföldi elvándorlások száma	1000 lakosra számított A regisztrált bűncselekmények száma	1000 lakosra számított Ruházati szaküzletek száma	1000 lakosra vetített Élelmiszer vegyesüzletek és áruházak száma
1000 lakosra vetített vándorlási egyenleg	1000 lakosra vetített regisztrált gazdasági szervezetek száma	1000 lakosra számított Vendéglátóhelyek száma	1000 lakosra számított 180 napon túli nyilvántartott álláskeresők száma

Forrás: KSH, TEIR, 2018.

Az adatokat három csoportban választottuk ki, amelyek között a legfontosabb csoport a másodlagos regionális multiplikátor hatás felmérhetőségének alapját adó mutatók, majd kíváncsiak voltunk a bűncselekmények számának alakulására, majd a harmadik mutató csoport az általunk csak "általános" mutatók lettek.

Az első csoportba tartozó mutatókat igyekeztünk aszerint a gondolatmenet mentén kiválasztani, amely szerint az autógyár által egy új foglalkoztató jelent meg a térségben amely, által foglalkoztatottak bevételhez, bérhez jutnak, amit el is költenek, vagyis a különböző szolgáltatásokat, termékeket forgalmazó gazdasági szereplők száma növekedésnek indul. A növekvő keresletre a fokozódó kínálat nyújt választ, így ezen aspektus okán tartjuk fontosnak a másodlagos multiplikátor hatások felmérését, amely nem más, mint „a bővülő foglalkoztatottság miatt ideköltöznek más régiókból, megnő a lakosság helyben elkölthető jövedelem-tömege, ami élénkíti a non- traded szektort, amelyben új helyi szolgáltató cégek jönnek létre (lakossági fogyasztásra: helyi építőipar, éttermek, szolgáltatás, szórakozás)” (Lengyel, 2008). Ide tartozik az éttermek, büfék száma, a kiskereskedelmi üzletek száma, a ruházati szaküzletek száma, a regisztrált gazdasági szervezetek száma, a vendéglátóhelyek száma, illetve az élelmiszer vegyesüzletek és áruházak száma.

A bűncselekmények számának alakulását azért emeltük ki, mivel Bookshire és C. d'Arge *Adjustment Issues of Impacted Communities or, are Boomtowns Bad?* című 1980-ban megjelent cikke foglalkozott a bűncselekmények számának alakulásának vizsgálatával a térségi boom-ok kapcsán. Az autógyár letelepedése pedig szintén egy térségi, az ipari nagyberuházások boom jelenséget produkált, amelynek „három fő típusát különböztetjük meg:

- klasszikus kitermelési boom: természeti erőforrások, elsősorban fémek és energiahordozók kitermeléséhez kötődő konjunktúra-időszak;
- nagyrendezvények (megaesemények) boomja: kontinentális vagy globális vonzerejű idegenforgalmi események létesítmény beruházásaihoz, valamint az esemény által kiváltott helyi kereslethez kötődő konjunktúra;
- ipari nagyberuházások boomja: két részre oszló, egy beruházási (építési) fázisban konjunkturális, boomjellegű, az azt követő üzemeltetési fázisban pedig a bázisidőszaknál tartósan magasabb gazdasági aktivitást generáló projekt.” (Lux, 2011)

Bookshire és C. d'Arge az amerikai Rock Springs vonatkozásában vizsgáloztak és arra a következtetésre is jutottak, hogy a bűncselekmények száma nem növekedett, de azok belső szerkezete megváltozott. Emiatt kíváncsiak voltunk, hogy a 2000-es évek Magyarországon ezen eredmény egyik része, miszerint bűncselekmények száma nem növekszik továbbra is beigazolódik-e?

Az „általánosnak” mondott mutatókhoz azokat soroltuk, amelyekre feltételezésünk szerint elsősorban hat az autógyár és annak beszállítóinak megjelenése. Ezek a mutatók az 1 főre eső nettó jövedelem, a belföldi oda- és elvándorlások száma, a vándorlási egyenleg, a szellemi-, a fizikai-, a pályakezdő-, az összes-, és a 180 napon túli álláskeresők száma. Az autógyárban történő munkavállalás feltételezésünk szerint több munkaképes ember számára jelentett újbóli rendszeres bevételt vagy éppen magasabb bért még annak ellenére is, hogy a Daimler AG a telephelyválasztásakor felmérte a nagyobb, már Kecskeméten működő nagyobb munkavállalói létszámmal működő gazdasági szereplők bérezési szintjeit, és cafeteria rendszerüket. Ezen oknál fogva az egy főre eső nettó jövedelem alakulásának vizsgálata meglátásunk szerint elengedhetetlen. Mivel az új gazdasági szereplő több ezer munkavállalónak ad munkahelyet, így a vizsgált térségben feltételezésünk szerint az álláskeresők száma is változott, csökkent. Ezt a hatást viszont torzítja a magyar kormány közfoglalkoztatási programjában részt vevők száma,

illetve a külföldre vándorló munkaképes korú leginkább a fiatal korosztályhoz tartozók csoportja, amelyek szintén a mutató csökkenését eredményezik.

Térségi elemzés matematikai-statisztikai módszerekkel

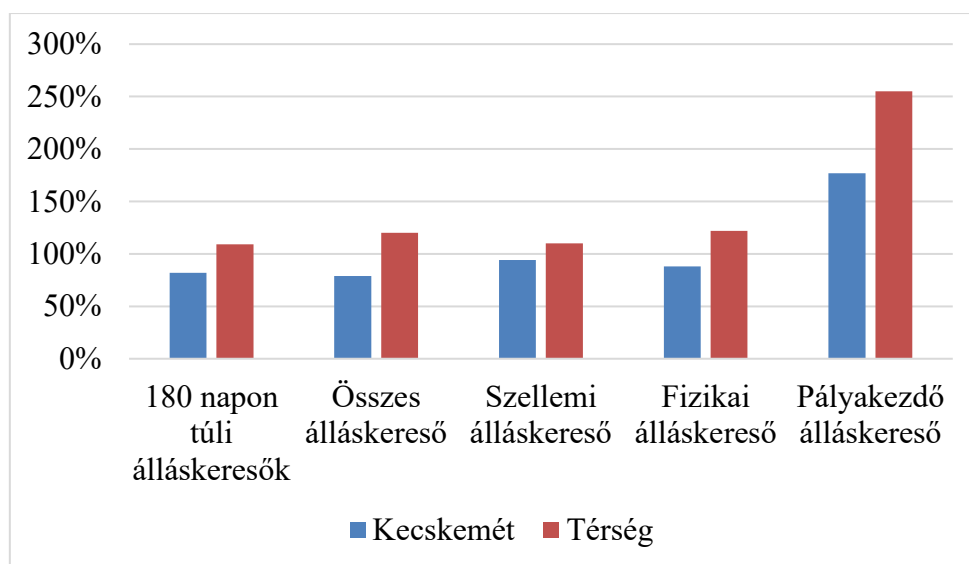
Kutatásunk több témakör mentén igyekezett körbejárni a Mercedesnek a térségre gyakorolt hatását. Az egyik eszközünk ehhez a fentebb felsorolt mutatók, illetve a környező települések Kecskeméttől való távolságának vizsgálata mindkét kiválasztott évben. Ezt SPSS-ben korreláció segítségével végeztük el.

Egyenlőtlenségi mutatókat számoltunk abból a célból, hogy fel tudjuk mérni a Mercedes gyárnak a települések közti különbségekre gyakorolt hatását. 12 területi egyenlőtlenségi indexsel kalkuláltunk, amelyeket Nemes Nagy József által szerkesztett az ELTE Regionális Földrajzi Tanszéke által kiadott Regionális Tudományi Tanulmányok 11. kötetében (2005) mutatott be Németh Nándor. Ezek név szerint: szórás, relatív szórás, átlagos eltérés, adatsor terjedelme, szóródás terjedelme, relatív terjedelem, Duál-mutató, entrópia, Theil-index, Hoover-index, koncentrációs (Hirschman-Herfindahl)-index, és Gini-együttható.

Eredmények

Miképpen alakultak a mutatók?

A 180 napon túli nyilvántartott álláskeresők száma a térségben 9%-kal romlott, míg Kecskeméten 18%-kal javult ezer főre vetítve 2007 és 2014 között. Az álláskeresők száma összesen, továbbá azokból a szellemi és a fizikai álláskeresők aránya is javult Kecskeméten, míg a térségben romlott. Ezekkel szemben a pályakezdő álláskeresők száma mind két területen rosszabbodott, de amíg Kecskeméten az arányuk 77%-kal, addig a térségben lévőké 155%-kal nőtt.

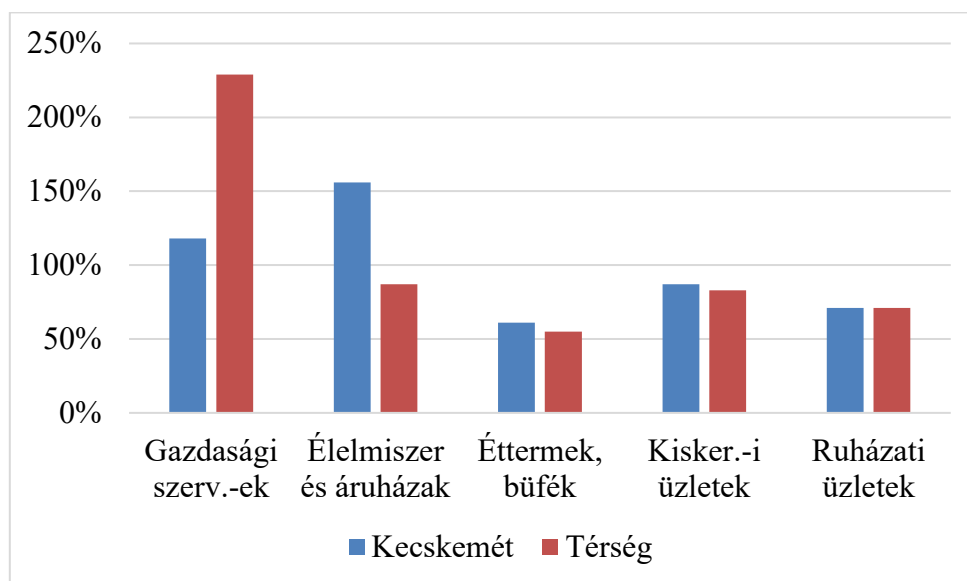


4. Ábra: Regisztrált álláskeresők

Forrás: Saját szerkesztés a KSH és TEIR alapján, 2018.

A regisztrált gazdasági szervezetek száma mind két területen javult. Kecskeméten 18%-kal, a vizsgált térség 40 településén 129%-kal nőtt a számuk. Az élelmiszer vegyesüzletek és áruházak száma Kecskeméten 56%-kal nőtt, míg a térségben 13%-kal csökkent. Az éttermek, büfék, a kiskereskedelmi üzletek száma mind két területen csökkent, de Kecskeméten kisebb

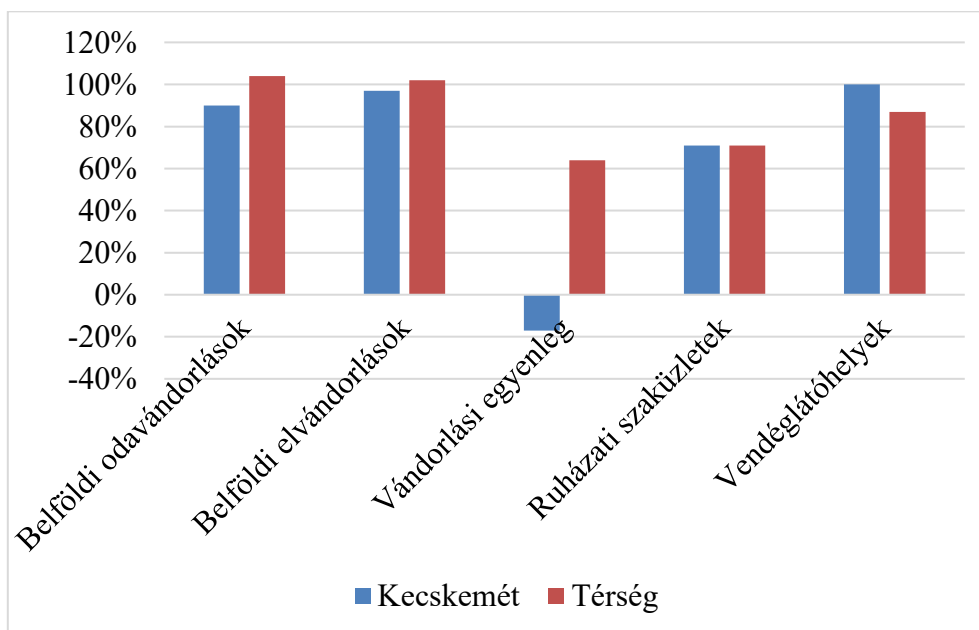
mértékben. Az éttermek, büfék 39%-kal, míg a kiskereskedelmi üzletek 13%-kal, szemben a térségben mért előbbi tekintetében 45%-kal, az utóbbinál pedig 17%-kal. A ruházati szaküzletek száma mind két területen 29%-kal csökkent, viszont a vendéglátóhelyek száma Kecskeméten nem változott, a térségben 15%-kal romlott.



5. Ábra: Kereskedelmi egységek

Forrás: Saját szerkesztés a KSH és TEIR alapján, 2018.

A térségben növekedett a belföldi odavándorlások aránya 4%-kal, szemben a kecskeméti 10%-os csökkenéssel. Ez az adat nem 1000 főre, egységnyire átszámolt képe pont fordítva mutatkozik, ugyanis a térség 1%-kal csökkent, míg a megyeszékhely 1%-kal növekedett. Ebből is kifolyólag az 1000 főre vetített vándorlási egyenleg Kecskeméten -17%, míg a térségben 64%-kal jobb a vizsgált két év viszonylatában.



6. Ábra: Demográfia

Forrás: Saját szerkesztés a KSH és TEIR alapján, 2018.

A meghatározott térséget nem csak a megyeszékhely és az akörül települések relációjában vizsgáltuk, hanem azon településcsoportok mutatóit is, ahová jár a gyár kiszolgálását ellátó buszjárat járat, illetve azon településeket, amelyeket nem érintenek ezek a járatok. A vizsgált mutatók megegyeznek az előző vizsgálatban használtakkal, továbbá szintén az ezer főre vetített adatokat vettük alapul. Eszerint a két településcsoport tekintetében ahová nem jár a buszjárat, azoknál a vándorlási egyenleg kedvezőbb, amely köszönhető annak, hogy mind az odavándorlás, mind az elvándorlás kedvezőbb. Ugyanezen kontextusban a buszokkal érintett települések mutatói viszont kedvezőbbek az összes, a szellemi, a fizikai, a pályakezdő, vagyis az összes álláskereső tekintetében. Az álláskereső csoportok kategóriái közül egyedül a szellemi álláskeresők csoportja csökkent -2,06 fővel. A regisztrált gazdasági szervezetek száma mind a két kategóriába eső településcsoport tekintetében növekedett, de a busszal érintett településeken jobban, 2482,52 céggel, míg a busszal nem érintett településeken „csak” 2200,15 darab gazdasági szereplővel. Mind az élelmiszer vegyesüzletek és áruházak száma, mind az éttermek, büfék száma, a kiskereskedelmi üzletek száma, a ruházati üzletek száma és végül, de nem utolsó sorban a vendéglátóhelyek száma is mind a két településcsoport vonatkozásában csökkent, csak a buszos településeknél az élelmiszer vegyesüzletek és áruházak, illetve a vendéglátóhelyek száma kisebb mértékben mutat csökkenést. A 180 napon túli nyilvántartott álláskeresők száma a busszal érintett településeken -5,08 fővel csökkent, szemben a 75,53 fős növekedéssel, amit a busszal nem érintett településen állapítottunk meg. A bűncselekmények száma mindkét településcsoportban növekedett, de a busszal nem érintetteken kevésbé, 306,79, míg a buszos településeken 465,45 cselekménnyel ezer főre vetítve.

A vizsgálatainkból kiderült, hogy azon településeknél, ahol csökkent az álláskeresők száma, azok átlagban messzebb vannak Kecskeméttől, illetve ezen települések 67%-át érintik a dolgozói buszok. Azon településeknél pedig, ahol nőtt az álláskeresők száma, azok átlagban közelebb vannak Kecskeméhez, illetve ezeknek a településeknek az 54%-át érintik a buszok. 2007-ben ez a szám 205.299, míg 2014-ben 232.932 fő volt. Vagyis 2007-ben a vizsgált régióban élők 76,2%-nak lakóhelyét érintették a buszok, 2014-ben pedig a 88%-át.

2. Táblázat: Busszal érintett és nem érintett települések közti különbségek 2007-ről 2014-re

Mutatók	Busz	Nem érintett	Érintett
Belföldi odavándorlások		43,37	37,34
Belföldi elvándorlások		15,17	19,28
Vándorlási egyenleg		28,19	18,06
Nyilvántartott álláskeresők száma összesen		260,73	73,24
Nyilvántartott szellemi álláskeresők száma		23,28	-2,06
Nyilvántartott fizikai álláskeresők száma		237,45	80,19
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők száma		91,02	69,77
Regisztrált gazdasági szervezetek		2200,15	2482,54
Élelmiszer vegyesüzletek és áruházak		-8,62	-6,25
Éttermek, büfék		-22,64	-30,22
Kiskereskedelmi üzletek		-35,07	-39,72
Ruházati szaküzletek		-1,36	-9,25
Vendéglátóhelyek száma		-15,51	-11,09
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők		75,53	-5,08
Regisztrált bűncselekmények		306,79	465,45

Forrás: Saját szerkesztés a KSH és TEIR alapján, 2018.

Távolság és a mutatók kapcsolata

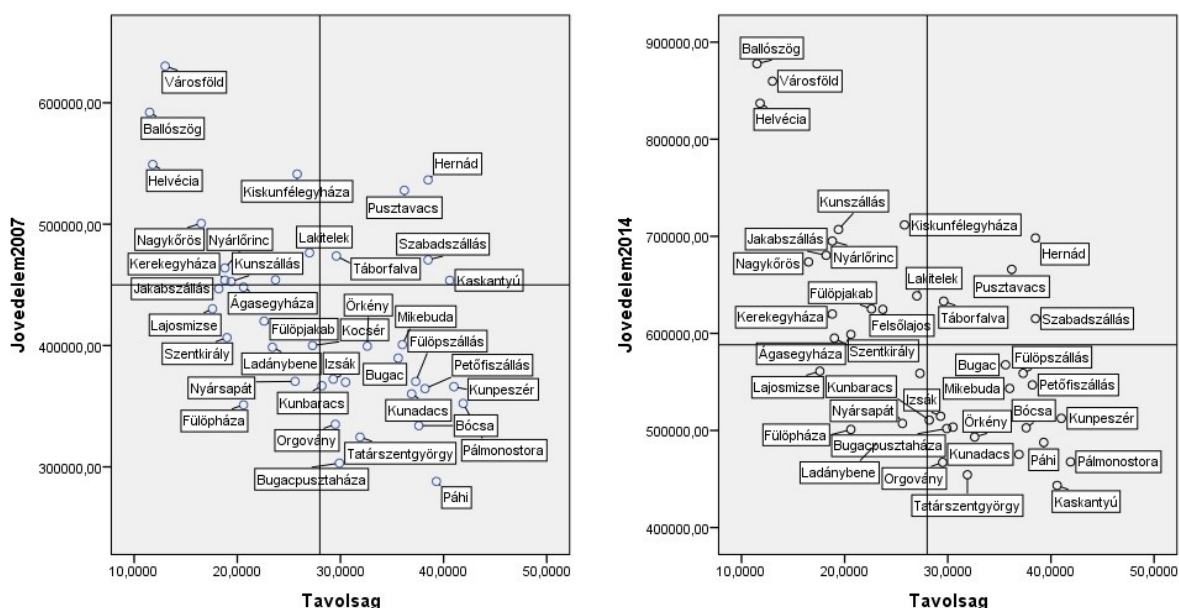
Kutatásunk egyik fő eleme azon vizsgálat, amely megmutatja, hogy a távolság szerepe miképpen változott a térségben a Mercedes gyár megjelenésével. Ehhez első körben korreláció vizsgálatot végeztünk SPSS-ben a fentebb említett mutatókkal, hogy megtudjuk mely mutatókkal áll szignifikáns kapcsolatban a Kecskeméttől való távolság.

3. Táblázat: A korrelációs vizsgálat eredményei

Mutatók	r ²	Sig.
180napon2007	,141	,193
180napon2014	,045	,392
Allaskeresok2007	-,002	,496
Allaskeresok2014	,150	,178
Boltok2007	<u>,427**</u>	,003
Boltok2014	<u>,438**</u>	,002
Buncselekmény2007	,207	,100
Buncselekmény2014	,246	,063
Elvándorlas2007	<u>,287*</u>	,037
Elvándorlas2014	,078	,317
Ettermek2007	-,006	,485
Ettermek2014	-,122	,226
Fizikai2007	,028	,432
Fizikai2014	,175	,140
Gazdszerv2007	-,009	,479
Gazdszerv2014	,261	,052
Jovedelem2007	<u>-,511**</u>	,000
Jovedelem2014	<u>-,571**</u>	,000
Kisker2007	,215	,091
Kisker2014	,090	,290
Lakonepesseg2007	<u>-,311*</u>	,025
Lakonepesseg2014	<u>-,336*</u>	,017
Odavándorlas2007	-,106	,258
Odavándorlas2014	-,130	,212
Palyakezdo2007	,044	,393
Palyakezdo2014	,229	,078
Ruha2007	-,185	,127
Ruha2014	-,132	,209
Szellemi2007	-,098	,273
Szellemi2014	-,178	,135
Vándorlasi2007	<u>-,383**</u>	,007
Vándorlasi2014	-,232	,075
Venhelyek2007	,120	,231
Venhelyek2014	-,004	,489

Forrás: Saját szerkesztés a KSH és TEIR alapján, 2018.

A program szignifikáns kapcsolatot az aláhúzással kiemelt mutatók esetében mutatott ki, amelyek közül az elvándorlási illetve a vándorlási egyenleg esetében szignifikáns kapcsolatot csupán 2007-re vonatkozóan lehetett kimutatni. Mindkét esetben gyenge, de biztos kapcsolatot számolt a program ellentétes előjellel. Mindkét vizsgált évben szignifikáns kapcsolatot mutat az 1000 főre jutó élelmiszer jellegű üzletek és áruházak, a lakónépesség száma és a jövedelem is. Boltok vonatkozásában jelentős az r^2 értéke pozitív irányban, ráadásul a két év között még nőtt is. Ez azt jelenti, hogy a Kecskeméttől való távolság növekedésével nőtt a boltok száma is. Lakónépesség számánál is mindkét évben szignifikáns a kapcsolat, de itt ellentétes irányú, vagyis Kecskeméttől távolodva a települések népessége csökken, és ez a folyamat 7 év alatt tovább erősödött. Legjelentősebb kapcsolat a jövedelem esetében mutatható, ami hasonlóan az előbbi mutatóknál itt is negatív irányt mutat, és ebben az esetben is erősödő kapcsolatot jelez a hét év leforgása alatt. Vagyis Kecskeméttől távolodva csökken a bevétel. Ez egyértelműen látszódik koordináta-rendszerben ábrázolva az adatokat.



7. Ábra: Jövedelem- távolság kapcsolatának vizsgálata

Forrás: Saját szerkesztés a KSH és TEIR alapján, 2018.

A koordináta-rendszerek X tengelye a Kecskeméttől való távolságot mutatja, az Y tengely a bal oldali esetében a 2007-es, a másik pedig a 2014-es jövedelmi szintet. Mindkét ábra tengelyeinél feltüntetésre kerültek az átlagok. Az ábráról jól leolvasható a fentebb megállapított kapcsolat. Látható, hogy a települések megyeszékhelytől való távolságának átlagánál közelebbre levők esetében magasabb ütemben nőtt az átlag jövedelem, mint a távolabbiak vonatkozásában. Míg 2007-ben a közelebb fekvő települések 10 volt átlag feletti, 2014-ben már 14, a 40-ból.

Továbbá az ábrákból kiderül az is, hogy a megyeszékhelytől távolabbra lévő településeken alacsonyabb, míg az ahhoz közelebb lévő településeken magasabbak a jövedelmek, amit még a multinacionális nagyvállalat sem tud teljes mértékben befolyásolni.

Egyenlőtlenségi mutatók

A 12 egyenlőtlenségi mutatóval végzett számításaink eredményeit az alábbi táblázat foglalja össze.

4. Táblázat: Az egyenlőtlenségi mutatók eredményei

Csökkenek a különbségek:	Nőttek a különbségek:
Gazdasági szervezetek	Elvándorlás
Odavándorlás	Vándorlási egyenleg
Szellemi álláskeresők	Álláskeresők
Élelmiszer és vegyes boltok	Fizikai álláskeresők
Kiskereskedelmi boltok	Pályakezdő álláskeresők
Ruházati boltok	Éttermek
180 napon túli álláskeresők	Vendéglátóhelyek
Bűncselekmények	
Jövedelem	

Forrás: Saját szerkesztés a KSH és TEIR alapján, 2018.

A táblázatból leolvashatjuk, hogy az egyenlőtlenségi indexek mely mutatóknál jeleztek növekvő és hol csökkenő különbségeket a települések között. Az álláskeresők közül a szellemi, illetve a 180 napon túli munkakeresők esetében csökkentek a különbségek, az összálláskeresők, a fizikai és a pályakezdők vonatkozásában nőttek. Jövedelmek esetében az előbbieken látható volt, hogy a távolságnak fontos szerepe van, a különbségek alakulása szempontjából viszont csökkenés látható a két időszak között. Vagyis bár a távolsággal nőttek a különbségek, de az egymáshoz közelebb levők között csökkent a differencia. Regisztrált gazdasági szervezetek számának eloszlásában is javulás történt 7 év alatt, ahogy a boltok és a kiskereskedések számában is. Az elvándorlás, illetve a vándorlási egyenleg vonatkozásában viszont erősödtek a különbségek, vagyis a növekvő elvándorlás nem egyenlő mértékben történt.

Következtetések

Vizsgálatunk adataiból következik, hogy az autógyár létesítése és működése Kecskemét gazdaságát és társadalmát érdemben javította. Sőt a térségében a regisztrált gazdasági szervezetek száma jobban növekedett, az érintett településeknél. Az autógyár megjelenése azt a globális folyamatot, amely a vidéki, kevésbé fejlett településekről a központi, fejlettebb városokba történő költözést jelenti a fiatalabb, képzettebb generációk vonatkozásában, nem tudta érdemben befolyásolni. Sőt a települések közötti különbségeket még inkább növelte, gyorsította is. Ezt a jelenséget kissé árnyalja, hogy a megyeszékhelyen magasak az ingatlanárak szintjei, így Kecskemét mellett a szatellit települések lakosainak száma is jelentősen növekedett. Ezt vizsgálatunk is alátámasztja. Eme jelenséget némiképp árnyalja, hogy az autógyárat kiszolgáló menetrendszerinti buszok nem csak a környező szatellit településeket szolgálják ki, hanem távolabbiakat is, mint például Szeged, Martfű vagy éppen Budapest.

Vizsgálatainkból kiderült, hogy a vizsgált 2007-2014 közötti időszakban az autógyár sem tudta befolyásolni nagymértékben azt a jelenséget, amely szerint a nagyvárosoktól történő távolságnövekedéssel fordított arányosan csökken az egy főre eső nettó jövedelem összege.

Meglátásunk szerint a fentebb említett jelenség kezeléséhez olyan mértékű komplex területi tervezésre és térségi összefogásra lenne szükség, amely minden eddigit meghaladónak kellene lennie. Az autógyár által hiába jött létre több ezer új munkahely, került közelebb a gyakorlatilag "tisztá kézzel" végezhető munka is még a menetrendszerinti buszok segítségével is, a vizsgált homokhátsági települések elnéptelenedése nem állt meg, sőt, az autógyár inkább felerősítette azt. Az általunk megfogalmazni kívánt javaslat szerint az ország teljes területére egy ingázási hajlandóságot lehetne felmérni, majd az így meghatározott távolságok szerint egy

felülről vezérelt középváros hálózatot lenne szükséges kiépíteni, amely nem csak a fizikai infrastruktúra, hanem a szabadidős, kulturális, egészségügyi, oktatási, kereskedelmi szolgáltatások tekintetében is kielégítik a fiatalabb, felsőfokú végzettséggel rendelkezők igényeit. Ezekre a településekre megfelelő számú és minőségű munkahelyet kell teremteni, amelyeket támogat a megfelelő minőségű infrastruktúra, és a szabadidő minőségi eltöltését szolgáló városhálózat. Fontosnak tartjuk, hogy a középvárosok közigazgatási központok is legyenek, hasonlóan a 2013-ban létrejövő járási központokhoz. A középvárosi hálózat létrehozása folyamatában nem szabad hagyni, hogy a település elszakadjon annak térségétől és a vidékgazdaság humán, természeti, táj- és tájképi, települési és egyéb erőforrásaitól, hiszen azon település maradnak fenn, amelyeknek népességmegtartóképesége erős. Továbbá, "az egyes térségek között meglévő nyilvánvaló gazdasági különbségek miatt azok a problémák is különböznek, amelyekkel szembesülnek. Így természetesen a problémákra adható lehetséges válaszok is eltérhetnek." (Bajmóczy, 2011)

Jelen vizsgálatot érdemes lenne megismételni megközelítőleg 3-5 év múlva is, mivel a Daimler elkezdte építeni a második gyárát is Kecskeméten, tőszomszédságában a 2008-ban alapított mellett. Emellett meglátásunk szerint a vizsgálati módszert alkalmazni is érdemes lenne más, hasonló jelenségek elemzésére.

Irodalomjegyzék

1. Bajmóczy Z. (2011): Bevezetés a helyi gazdaságfejlesztésbe JATEPress, Szeged, 59.p. ISBN 978-963-315-039-9
2. Brookshire D. et al. (1980): Adjustment Issues of Impacted Communities or, are Boomtowns Bad? In: Natural Resources Journal Vol. 20. No. 3. 523-546. p., ISSN 1520- 7439
3. Dzindzisz Sz. (2018): Bóvít Kecskeméten a Mercedes – magas rangú vendég érkezett in: www.napi.hu
4. Goda, P; Káposzta, J; Péli, L. (2013): Case study on spider-net entrophy investigation in rural areas. REVIEW ON AGRICULTURE AND RURAL DEVELOPMENT 2: 1 pp. 296-302., 7 p. (2013) ISSN 2063-4803 296
5. Káposzta, J; Nagy, H. (2003): The inherence of the development of the spatial-structure in Hungary. In: 25th IAAE Conference, Durban, Dél-Afrikai Köztársaság (2003) pp. 24-30., 7 p.
6. Káposzta, J; Ritter, K; Nagy, H. (2016): Local Economic Development in Transition Economies: A Tool for Sustainable Development of Rural Areas. In: Vasily, Erokhin (szerk.) Global Perspectives on Trade Integration and Economies in Transition. Hershey (PA), Amerikai Egyesült Államok: IGI Global, (2016) pp. 281-298., 18 p.
7. Központi Statisztikai Hivatal (2014): Magyarország településhálózata 1. Agglomerációk, településegységek 11. p., ISSN 2064- 8073
8. Lengyel I.: (2008): Regionális és lokális gazdaságfejlesztés I. előadásanyag 16.p.
9. Lengyel I.: (2010): Bevezetés a regionális gazdaságtanba 9. előadás 4.p.
10. Lengyel I., Rechnitzer J. (2009): Regionális gazdaságtan, Dialóg Campus, 21-39.p. ISBN 9639542466
11. Lukovics M. (2008): A területi különbségek alakulásának komplex vizsgálati módszere kistérségek példáján. In Lengyel I. – Lukovics M. (szerk.): Kérdőjelek a régiók gazdasági fejlődésében. SZTE Gazdaságtudományi Kar Közleményei, JATEPress, Szeged, pp. 248–263 ISBN: 978-963-315-158-7
12. Lux G.: (2012): A térségi boom gazdasági és társadalmi következményei in: Tér és társadalom Vol.26. No. 2. 22-39.p., ISSN 0237-7683 DOI: 10.17649/TET.26.2.1951
13. Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. Éves beszámoló 2017 65.p.

14. Molnár Á.- Nagy S. (2017): Az olasz regionális különbségek alakulása a GDP, a regionális humán fejlettség és a szomszédsági hatás módszertanának tükrében in Jelenkori társadalmi és gazdasági folyamatok, (2017) XII. évfolyam, 1-2. szám, pp. 43-62.
15. Nemes Nagy J. (szerk.) (2005): Regionális elemzési módszerek. in ELTE Regionális Földrajzi Tanszék Regionális Tudományi Tanulmányok 11. kötet, Budapest. ISSN 1585-1419
16. Szombathelyi S. (2014): Kecskeméti Mercedes- Benz gyár működésének regionális társadalmi- jóléti hatása 40-45.p.
17. Szombathelyi S. (2012): A Daimler AG kecskeméti gyárának vidékgazdasági hatáselemzése 47.p.
18. www.ksh.hu
19. www.teir.hu