

KIRÁLY ATTILA*

AZ EURÓPAI UNIÓ ÚJ KELETI „FŐVÁROSA”, AVAGY ESÉLYEK BUDAPEST REGIONÁLIS KÖZPONTTÁ VÁLÁSÁHOZ

Az Európai Unióhoz való csatlakozásunk évszázadok óta várt történelmi lehetőséget nyit meg előttünk. Teljes jogú tagja lettünk annak a demokratikus jogállamokat alkotó közösségnek, melyben 25 ország mintegy 450 millió polgára alkot egyetlen politikai és gazdasági egységet. A fenntartható növekedés, a belső és külső egyensúly biztosítása, a lassuló infláció, a mérséklődő kamatszint, a nemzetközi versenyképesség megerősítése, a működő tőke vonzási képesség növelése mind előfeltételei annak, hogy eséllyel feleljen meg az ország ennek a történelmi kihívásnak.

Az új tagok csatlakozásával az Unió területe kelet felé terjeszkedett. Az itt lévő országok és régióik most mind a minél jobb gazdasági pozíciók elérésére törekcsenek. Élesedik a verseny a betöltetlen régiós vezető szerepekért, ezért Budapestnek haladéktalanul meg kell tenni bizonyos gazdasági intézkedéseket annak érdekében, hogy élni tudjon ezzel a példátlan lehetőséggel.

Az uniós tagországok száma néhány éven belül tovább bővül Bulgáriával, Romániával, Horvátországgal, így még fontosabb, hogy Budapest még időben regionális pénzügyi, kereskedelmi központtá fejlődjön, melynek révén a jelenlegi földrajzi perifériális szerepből a közép-kelet-európai területek centrumává válhat.

Budapest alkalmas célpont, mintegy „hídállás” lehet az európai piacokra betörni készülő ázsiai, amerikai cégek számára, ugyanakkor bázisa, logisztikai központja lehet nyugat-európai vállalatok kelet felé terjeszkedésének is.

Az új évezred elejére kissé megkoptak azok a vonzerők, melyek a „legkeletibb nyugati, illetve a legnyugatibb keleti ország” földrajzi elhelyezkedéséből fakadtak,

* BGF Külkereskedelmi Főiskolai Kar, Európai Unió szakköszgázász.

ahol a két világrendszer polgárai találkozhattak. Ebben a megváltozott világban új kérdésekre kell válaszolni, új kihívásoknak kell megfelelni ahhoz, hogy Budapest első számú nyertese lehessen ezeknek a változásoknak.

Munkámban szeretném számba venni azokat az erősségeket, lehetőségeket, melyek révén Budapest helyzeti előnyben lehet a „versenytársakkal” szemben (idegenforgalom, kultúra, logisztika stb.) és rávilágítani a veszélyekre, gyengeségekre, melyek gyors „korrekcióra” szorulnak (infrastruktúra, közlekedés stb.) Meg kell határozni a fő célokat, fejlesztési irányokat, fókuszálva azokra a szegmensekre, melyekben a legdinamikusabb fejlődési lehetőségek mutatkoznak.

Az immár európai uniós Budapest nyugodtan szóhat világvárosi álmokat, a lehetőség adott, először azonban meg kell teremteni azokat a körülményeket, melyek a civil és a gazdasági élet szereplőinek egyaránt megfelelnek.

I. KIHÍVÁSOK A MAGYAR GAZDASÁG SZÁMÁRA

I.1. A '90-es évek gazdaságpolitikai koncepciója

Hasonló történelmi kihívás elé nézünk napjainkban, mint 15 éve, a rendszerváltozást követően. *A '90-es években meg kellett teremteni a szükséges politikai, társadalmi, gazdasági feltételeket, hogy képesek legyünk felzárkózni a fejlett nyugati világhoz, valamint csatlakozni az Európai Unióhoz.*

2004. május 1-jével lezártuk ezt az időszakot, mikor teljesítettük a csatlakozásunkhoz megkívánt feltételeket. Az első lépést tehát megtettük és elértük az első állomást, de a cél természetesen még távolabb van, ami nem lehet más, mint fejlettségben is utolérni a nyugati államokat.

Természetesen nagy a történelmi lemaradásunk, de ennek minél gyorsabb ledolgozását csak jól átgondolt *gazdaságpolitikai koncepcióval* lehet elérni, melyben a szűkös erőforrásokat figyelembe véve prioritást kell élvezniük azoknak a fejlesztési terveknek, melyek a leggyorsabb növekedést biztosítják.

A '90-es évek elején MAJOROS PÁL koordinálásával készült az MGYOSZ részére egy tanulmány, mely számba veszi azokat a fejlesztési elképzeléseket, melyek lehetőséget nyújtanak *Magyarország regionális központtá válásához*. Véleményem szerint uniós csatlakozásunk alkalmával ismét egy *mérföldkőhöz* értettünk, amikor szükség lehet egy értékelésre, hogy mi valósult meg a korábbi elképzelésekből és mik lehetnek *az új évezred kihívásai Budapest számára a regionális központtá váláshoz*.

A rendszerváltozást követően Magyarország több nagy kihívással találta magát szembe. A korábbi évtized elhibázott gazdaságpolitikájának örökségeként egyensúlyi és strukturális válság fenyegette az országot, másrészt a piacgazdaság kialakításával együtt járó társadalmi konfliktusok, illetve ezek kezelése megfelelő társadalmi-gazdasági megegyezést sürgetett, továbbá harmonizálni kellett az országot az Európai Unióhoz való csatlakozás feltételeként.

Ezen célok elérésének feltétele az ország *versenyképességének javítása* volt. Ki kellett dolgozni egy hosszú távú *modernizációs stratégiát, egy vonzó jövőképet*.

A pozitív jövőkép nem lehetett más, mint az uniós tagság, valamint az információs társadalom kialakítása, melyben az informatikai és távközlési szolgáltatások mindenki számára mindenhol elérhetők.

Az infrastruktúra és a szolgáltatások fejlesztésére alapozott gazdasági stratégia célja kiaknázni azokat az előnyöket, melyek Magyarország földrajzi helyzetéből,

fejlettségbeli és strukturális állapotából fakadnak. A kelet-közép-európai társadalmi-politikai-gazdasági rendszerváltás sikeres véghezvitele világos, hosszú távú jövőképet igényelt, mely széles politikai konszenzuson alapult.

A tanulmány kiemelt néhány területet, melyek fejlesztése elengedhetetlen feltétele volt európai integrálódásunknak. *A célok eléréséhez az utat az infrastruktúra és a szolgáltatások fejlesztésére alapozott gazdasági stratégia jelentette.* A terv teljesítette a történelmi feladatokat, vagyis a magyar gazdaság képes volt teljesíteni azokat a kritériumokat, melyek szükségesek voltak az európai uniós tagsághoz.

Globalizált világunkban az új évezredhez érkezve az információs forradalom adta vívmányok átvétele és azok széles körben való elterjesztése nagyban hozzájárult gazdaságunk történelmi lemaradásának mérséklődéséhez.

A tudás alapú társadalomban az oktatás, az életen át tartó képzés fontosságának kiemelése szintén segítette a humán erőforrások felzárkózását, adaptációs képességeinek javítását, így hozzájárulva a magyar gazdaság fejlesztésének sikerességéhez.

A stratégia helyességét az idő igazolta, s a magyar gazdaság jelentős lépést tett a nyugati világhoz való felzárkózáshoz, azonban itt nem lehet megállni, sőt az uniós csatlakozással talán még nagyobb a kihívás, mert már nemcsak kívülről nézhetjük az eseményeket, hanem *az Unión belülről, tevőlegesen is hozzájárulhatunk saját jövőnk alakításához.*

Véleményem szerint aktuális lenne egy hasonló megfontolásokon alapuló, komplex Magyarország és az Európai Unió viszonylatban létrejövő gazdasági koncepció kialakítása. Munkámban egy szűkebb területre szeretnék fókuszálni, azaz Budapest lehetőségeit, esélyeit próbálom meg kiemelni a korábbi stratégia elemeiből építkezve. *Szeretnék felvázolni egy olyan jövőképet, mely esélyt teremt fővárosunknak, hogy az Európai Unió keleti régiójának vezető városa legyen.*

Véleményem szerint a '90-es évek gazdaságfejlesztési prioritásai napjainkra sem koptak meg, ugyanis a fő hangsúly jelenleg is az infrastruktúra fejlesztésének azon területén van, melyek uniós tagként is húzó ágazatok lehetnek. Ilyen többek között az infokommunikáció, a logisztika, a közlekedés és a turizmus fejlesztése.

A rendszerváltás óta a budapesti gazdaság átstrukturálódása rendkívüli tempóban zajlott, az új befektetések jelentős mértékben ellensúlyozni tudták a gazdaság életképtelenné vált részeinek megszűnését.

Budapest reálisan megcélozhatja a kelet-közép-európai térségben azt, hogy jelentős szerepet töltsön be az informatikában, a kereskedelemben és hogy a térségbe irányuló nemzetközi pénzügyi, üzleti, szolgáltató befektetések információs központjává váljon. Jó esélyek vannak a logisztikai súlyponti szerepkör erősítésére, és nagyok a lehetőségek az idegenforgalmi vonzeró növelésére.

I.2. Az európai uniós tagság kihívásai

I.2.1. A csatlakozástól várható gazdasági hatások

Magyarország EU-tagsága új korszakot nyit a magyar gazdaság fejlődésében.

A magyar gazdaság a világ második legnagyobb gazdasági térségének szerves részévé válik. A hazai piac önálló léte megszűnik, a gazdaságnak az európai és ezáltal a világgazdasághoz történő integrációja felgyorsul és beteljesedik. Az áruk és a szolgáltatások, a tőke és a munkaerő (átmeneti korlátozások után), a szellemi ismeretek, termékek és technológiák az európai térségben kölcsönösen szabadon áramolhatnak.

A gazdasági folyamatokat az EU belépés főleg közvetetten, a várakozások és a megítélés javulásán, a stabilitás erősítésén keresztül befolyásolja. Az államháztartás deficitje ugyan önmagában romlik a közösségi pénzügyi források igénybe vételéhez kapcsolódó társfinanszírozás biztosítása és a vámbevételek egy részének elmaradása miatt, de ezt a gyorsabb gazdasági növekedésből adódó forrásnövekedés jórészt ellensúlyozza, a közös költségvetésbe történő befizetést pedig az onnan származó támogatás kiegyenlíti.

A gyorsuló technikai-technológiai fejlődés hatására remélhetően növekszik a termelékenység. Ezzel párhuzamosan a hazai bérek fokozatosan közelítenek az EU-tagországok bérszintjéhez.

Az EU-ba való belépés eltérő mértékben érinti az egyes foglalkoztatotti csoportokat. Az exportorientált, magas hozzáadott értéket produkáló ágazatokban nő a kereslet az iskolázott, képzett munkaerő iránt. Egyes, a feltételek változásához nehezen alkalmazkodó kis- és középvállalkozásokban a foglalkoztatottak nehezebb helyzetbe kerülhetnek, mert itt *élénkül a verseny*, s ezek a cégek általában alultőkésítettek és kevésbé versenyképesek. A csatlakozás azonban újabb piacokat is megnyit, javítja a rugalmas, fejlődőképes vállalkozások lehetőségeit.

A gazdasági növekedés élénküléséhez, a modernizációhoz, valamint a szükséges infrastruktúrális, környezetvédelmi stb. fejlesztésekhez óriási mennyiségű tőke szükséges. Az üzleti szférában a szükséges tőke fő forrása a hazai vállalkozások (ideértve a részben vagy teljesen külföldi tulajdonban levőket is) saját belső felhalmozása lesz. A cégek nagy részének a fejlesztések beindításához felhasználható tartalékai vannak. Bővülni fognak és a biztonságos, jól jövedelmező befektetésekhez mindenképpen rendelkezésre fognak állni a (részben külföldi eredetű) banki hitelek.

A kis- és középvállalkozások számára azonban gondot okoz a forinthitelek rendkívül magas kamata. Számos vállalkozás fejlesztéséhez *állami támogatások és uniós források* is biztosíthatók lesznek. Az intézményi befektetők közül a biztosítók díjtartalékai a bankok továbbhitelezéséhez számottevő forrást fognak jelenteni, s a nyugdíjpénztárak befektethető alapjai is gyorsan növekedni fognak.

Működő tőke

A külföldi működő tőke be- és kiáramlásának egyenlege 1998-2000-ben még magas volt, 2001-2003-ban azonban jelentős csökkenés történt, melyben a magyar tőke kivétel növekedése is jelentős szerepet játszott. A működő tőke beáramlásának lassulásának több oka van. Világszerte csökkent a tőke kivétel. Erős *a befogadó országok versenye* a forrásokért. Magyarországon a romló exportlehetőségek, valamint az erős forint és a dinamikusan növekvő bérek miatti versenyképesség-romlás kedvetlenül hatott a külföldiek beruházási kedvére.

2004-2006-ban¹ várhatóan valamelyest nő a működő tőke beáramlása, mert az *EU-tag magyar gazdaság vonzóbb lesz* főleg a tengerentúli nagy befektetők számára, s számítani lehet arra is, hogy szaporodnak a külföldi középvállalkozások beruházásai is. Talán több más tényező is a külföldiek működő tőke befektetéseinek növekedése irányában fog hatni. Ilyen a világ gazdaság élénkülése, számos, Európa fejlettebb felén már nem gazdaságos tevékenység Magyarországra telepítése, a ha-

¹ Forrás: GKI-KOPINT DATORG-TÁRKI: EU-csatlakozás középtávú gazdasági, társadalmi hatásai Magyarországon 2006-ig (2004. március, 77. o.)

zai szakképzett munkaerő bővíthetősége és még most is viszonylag alacsony ára, az ország szolgáltatási és kutatás-fejlesztési lehetőségei stb.

I.2.2. A korábban csatlakozott országok tapasztalatai

*Az EU-hoz korábban csatlakozott országok fejlődéséből leszűrhető néhány, a magyar versenyképesség szempontjából is érdekes tapasztalat:*¹

- Az egyesülő Európa történetében nincs példa arra, hogy egy csatlakozó ország rosszabb helyzetbe került volna, mint a tagság előtt.
- Az uniós csatlakozás minden esetben a társadalmi-gazdasági modernizációs folyamat egyik állomása volt. A gazdasági szerkezet átalakulása már korábban megkezdődött és jóval a csatlakozás után is folytatódott, sőt gyorsult.
- Az intézményi hatások közül a csatlakozásnál a vártnál sokkal nagyobb szerepe volt az egységes piac létrejöttének. A munkaerő, az áruk, szolgáltatások és a tőke áramlásának szabadabbá tétele a gyengébb helyzetben levő gazdaságok felzárkózását is gyorsította.
- Azt, hogy egy ország milyen gyorsan fejlődött, szerkezeti átalakulása milyen jellegű volt és milyen eredményt hozott, igen sok tényezőt befolyásolta: a történelmi előzmények, a társadalom alkalmazkodóképessége és a kormányok gazdaságpolitikája. A támogatások hasznosulásának legsikeresebb példái az infrastruktúra fejlesztésébe (nem feltétlenül autópálya, de úthálózat) és az oktatásba (középfokú képzés és műszaki felsőoktatás) történt befektetések voltak.

I.2.3. Verseny az integráción belül

Magyarország az Európai Unió tagja. Az Unión belül az országhatárok lebontásra kerültek, ami – a globalizációval együtt – teljesen új helyzetet eredményezett: sokkal nyitottabbá vált a kapcsolatok rendszere, nemcsak az emberek, az áruk és a tőke szabad mozgása valósult meg, hanem a települések, térségek is sokkal tágabb, országhatáron jóval túlnyúló kapcsolatrendszereket építettek ki.

Ez magával hozta a korábban lényegében az országhatárokon belülre szorult, illetve az országok között fennállt *versenyhelyzet módosulását is*.

Ma már nem az országok, nem is az egy országon belüli városok, hanem a városi térségek (régiók) állnak az összeurópai szintéren versenyben egymással. Ez a verseny minden olyan tényező vonatkozásában fennáll, melyekben az emberek, vállalkozások, intézmények választani tudnak különböző helyszínek között.

A városok és régiók közötti versenyt eleinte egyértelműen a „kemény” *telephelyi faktorok*² (infrastruktúra, közlekedési adottságok stb.) dominálták. Az EU-n belüli gyors fejlődés azonban egyre inkább kiegyenlítődéshez vezet e tényezőkben, és ezzel párhuzamosan növekvő szerepet kapnak a „lágy” *faktorok* (pl. a természeti környezet minősége, kulturális és szabadidő-szolgáltatások, szociális helyzet, oktatási és továbbképzési lehetőségek, lakáshelyzet) a városok és régiók esélyeinek differenciálódásában.

¹ Forrás: GKI-KOPINT DATORG-TÁRKI: EU-csatlakozás középtávú gazdasági, társadalmi hatásai Magyarországon 2006-ig (2004. március, 76. o.)

² Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html (84. o.)

II. BUDAPEST ADOTTSÁGAI, LEHETŐSÉGEI A TÉRSÉGBEN

II. 1. Budapest a világban

II.1.1. A globalizáció városai

A globális infrastruktúra folyamatosan kialakuló intézményei megerősödtek és irányítják a világot. Értjük és használjuk a globális közlekedési rendszereket, a világ időt, az ipari és technológiai standardokat, a nemzetközi jogrendszert, a nemzetközi ügynökségek tevékenységét, a versenyszabványokat és a velük járó angol nyelvet. Ezeket a tényeket maga a fejlődés egyik eredménye, majd később motorja, a globális telekommunikáció és a ráépülő média tették nyilvánvalóvá.

A globalizáció folyamata pedig inkább egy hálószerű térben zajlik, amelynek szereplői a városok és bennük tevékenykedő nagy vállalatok és kevésbé a vertikálisabb elrendezésű országos és állami szervezetek.¹ *Egyes régiók vagy városok gazdagodása, mások folyamatos pangása vagy hanyatlása volt érzékelhető.*

Ebben a rendszerben a pénzpiac globális volta szintén megkönnyíti a vállalatok gyors és hatékony tevékenységét. A bennük mozgó pénz másképpen viselkedik, mint az országok közötti tőkemozgások.

A globális pénz alig érzékelhető az egyes országok gazdaságában. Ezeknek a folyamatoknak a nagyvárosok a színterei. Önmagukban jelentenek vonzóerőt a tőke és a pénz számára. Olyan gazdasági potenciált formálhatnak, amely túlmegy a saját országuk lehetőségein. *A stratégiaiul kulcsfontosságú városokat a globális tőke használja a termelésben és hatékonyan tudja használni a hozzá kapcsolódó pénz, munkaerő és hitel piacok tekintetében is.*

Ez a tény rendezőelv a városok gazdasági, hatalmi és térbeli hierarchiájában.

A legáltalánosabb szempontok a népesség száma, a bennük működő intézmények száma és fontossága, a multinacionális cégek székhelyei, közlekedési kapcsolatok. Ezen általános szempontok alapján az 1. táblázatban látható sorrend és kategóriarendszer állítható fel.

1. táblázat
Városok csoportosítása²

Globális városok	New York, London, Tokió
Világvárosok I.	Párizs, Rotterdam, Zürich, Frankfurt, Los Angeles, Chicago
Világvárosok II.	Brüsszel, Milánó, Bécs, Madrid, Torontó, Miami, San Francisco, Sao Paulo
Világvárosok III.	Johannesburg, Caracas, Mexico City, Hong Kong, Taipei, Bangkok

A Globális és a Világvárosok I. és II. csoportok együtt 1 Mrd embert tartalmaznak.

¹ Forrás: MTA Stratégiai kihívások: Budapest világváros (www.szochalo.hu 2. o.)

² Friedmann 1995.

II.1.2. Az európai város

A nemzetközi nagyvárosok – amelyek közé egyre inkább Budapest is besorolható – a külföldi működő tőke elsődleges célpontjai, itt koncentrálnak a pénzügyi intézmények, e városok a nagyvállalatok székhelyei, itt vannak a központjai a modern üzleti szolgáltatásoknak is.¹

A nagyvárosok munkaerőpiacát kettősség jellemzi, egyrészt jelen van a magas szintű professzionalizmus, másrészt a képzetlenek vagy alacsony szinten képzettek növekvő tömegei. *Egyes nagyvárosok a nemzetközi migráció célpontjaivá is válnak.*

A szuburbanizáció erősödése a korábbinál térben jóval szétszórta fejlődést jelent, ahol a lakóhely és a munkahely korábbi közelsége megszűnik, a távolságot a telekommunikációs eszközök és a gépkocsi-használat segíti áthidalni, káros környezeti hatásokat okozva.

A globalizáció körülményei között erősödő versenyhelyzetben az európai városok közül azok tudnak a leginkább helytállni, amelyek egyszerre tudják erősíteni pozícióikat az európai városhálózat részeként *nagyterületi szinten*, az adminisztratív régió vezető erejeként *regionális szinten* és a város környékével szoros kooperációban *agglomerációs szinten*.

Budapest konkrét mai problémáira a megoldásokat a kompakt európai város keretei között kell megtalálni, és ehhez meg kell nyerni *a városkörnyék, a megye és a régió együttműködését*.

Európában a stabil városhálózat évszázados fejlődés eredménye.

Budapest fejlődése lényegében nem különbözik a nyugati városok által bejárt úttól. Amiben eltérést mutat az a megkésett és következetlen urbanizáció eredménye párosulva az államszocializmus sajátosságaival a társadalom szerkezetében. Ez az ipar nagyobb szerepét jelenti a gazdasági folyamatokban rendszerváltás ideje alatt és utána valamint a szolgáltató szektor szűkebb és elmaradottabb voltát.

Budapest ezen sajátosságai nem olyan mértékűek, hogy megakadályozzák számára a sikeres és erőteljes európai integrációt de lassítani mindenképpen fogják és sajátossá teszik az *új gazdasági struktúráját és társadalmát*.

A várospolitika számára a nagy kérdés a következő: mivel Budapest az integrált európai városrendszer szélén helyezkedik el és sikeresen leküzdheti gazdasági és kulturális elmaradottságát tervezhető időn belül – sikerül-e enyhíteni gazdaságilag függő helyzetét a nyugat-európai centrumoktól?

A lényeges különbség a függőség vagy a partnerség nem összemosható fogalmaiból fakad. Vagyis *Budapest képes-e egyik pontjává válni annak a fejlett és prosperáló városhálóznak*, amely tőlünk nyugatra terül el vagy csak annak egyik perifériája (leosztó) helye marad. Konkrétan megnevezve Bécsnek és Berlinnek.

II.1.3. Budapest Európa kapujában

Kapuvároson olyan várost kell érteni, amely a fejlett városok hálójának a szélén perifériáján – helyezkedik el.² Közvetlen kapcsolatban áll a többi fejlett várossal és az onnan érkező tőkét, termelési és menedzsment kapcsolatokat befogadja, feldolgozza és a saját közvetlen környezetébe továbbítja.

¹ Forrás: MTA Stratégiai kihívások: Budapest világváros (www.szochalo.hu 3. o.)

² Forrás: MTA Stratégiai kihívások: Budapest világváros (www.szochalo.hu 4. o.)

Ez a közvetlen környezet szakáganként és tőkecsoportonként eltérő lehet és függ a város közlekedési kapcsolataitól saját régiója irányában. Ez a közvetítés jelentős fejlődés forrása lehet magában a városban. (A tranzit szerepnél azért jelentősebb, mert nemcsak a közvetítés haszna csapódik le, hanem az átmenő értékek helyben is hasznosulnak.)

Budapesten ilyen folyamat kibontakozása kezdődött el az elmúlt 5–6 évben. Földrajzi helyzete meghatározóvá teszi, mert a fejlett és a periférikus Európa határán fekszik. *Több európai közlekedési útvonal is áthalad rajta, amelyek által képes befo-gadni és oda-vissza közvetíteni a Nyugat-Európából érkező globális hatásokat.*

Földrajzi helyzete Délkelet-Európa felé teszi inkább nyitottá. Az ott zajlott hábo-rú és a politikai előítéletek miatt Budapest kapcsolatrendszere ezzel a régióval még fejletlen és a balkáni országok törvényi feltételei is eltérőek, de a jövőben a tőke expanzió iránya és a város közvetítő szerepe csak ebben az irányban lehetséges. Ma még nem teljesen világos, hogy pénzügyi, termelési-szervezési vagy kommunikáci-ós-kulturális kapcsolatok fognak-e dominálni ebben a kapcsolatrendszerben.

Budapest lakossága agglomerációjával együtt 2,5 millió embert jelent. Ez Kö-zép-Európában a legnagyobb. A város népessége azért fontos tényező, mert ez nyújt elégséges piacot a teljes körű szolgáltatások kialakulásának, ami által képessé válik eltartani európai szintű oktatási és kulturális intézményeket.

A városnak és közvetlen környezetének gyorsan fejlődik a távközlése és közleke-dési hálózata.

Budapestnek továbbra is erős *tőkevonzó képessége* van. Ugyan az utóbbi években az agglomerációban megtelepülő multinacionális vállalatok zöld mezős beruházásai lettek dominánsak, amelyek nem a város statisztikáit erősítik ebben a megítélésben, de ezen vállalatok központi vezetése és szakemberei, a vállalati székhelyeik a váro-son belül működnek. Ez a trend amúgy megfelel a nemzetközi tapasztalatoknak is.

Budapesten képzett a munkaerő és a kutató, fejlesztő szektor (K+F) legjobb a régióban. Jó egyetemek működnek és élénk a tudományos élet. A '80-as évekhez képest volt ugyan visszaesés ezen a területen, de a piac és az oktatás viszonya nor-málisnak mondható és még jelentős tartalékok rejlenek az együttműködésükben.

Az Európai Unióhoz való csatlakozás nemcsak előnyöket hozhat Budapest szá-mára. Olyan városversenybe kerül be, amelyekben *a szabályokat a fejlettebbek diktálják a gyengébbek számára.*

II.2. Budapest adottságai

II.2.1. Geopolitikai adottságok

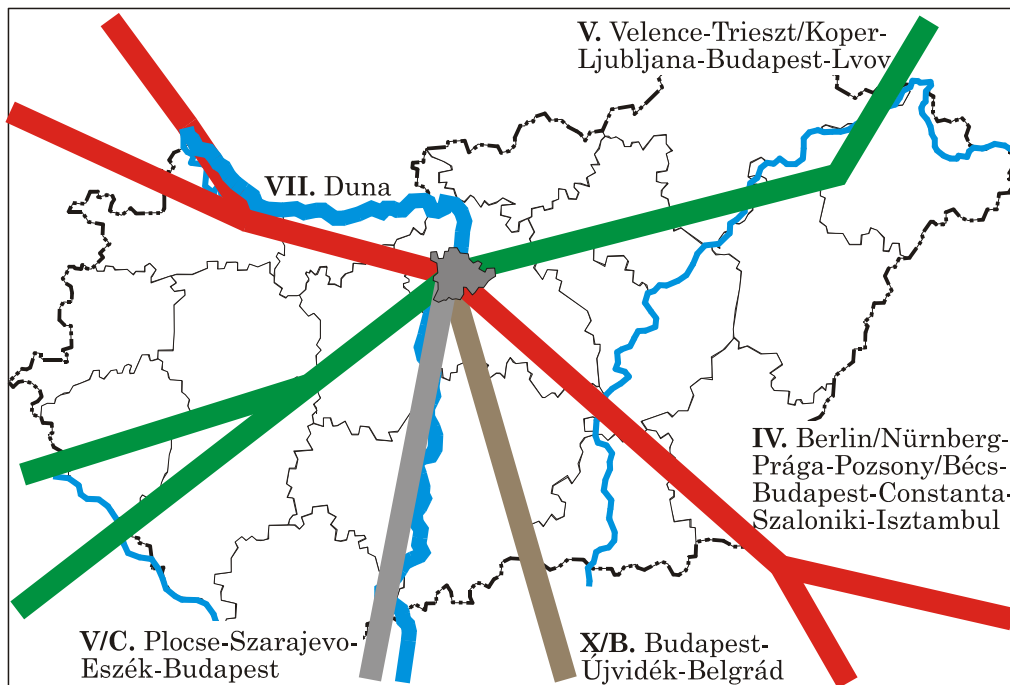
A világ nagy gazdasági térségei között ma többnyire a gazdasági térségeken kívüli területeken elérhető befolyásért zajlik a verseny. Ezek közül is kitüntetettek a Bal-kán és Ázsia közel-keleti területei, amelyeket szárazföldi hídon elérni ma reálisan Európából azon a Magyarországon át lehet, amelynek a Balkánnal és Törökországg-al való kapcsolatai tradicionálisak és történelmi. Budapestnek és térségének ki kell használnia azt a lehetőséget, amelyet számára a kitüntetett súlyú „kapuváros” lehetőség kínál.

E szerepkört a transzeurópai hálózati infrastruktúrák elhatározott fejlesztése to-vább erősíti, mivel a térség *három tervezett európai közlekedési folyosó és két csat-lakozó folyosó találkozási pontja.*

Az 1997-ben Helsinkiben a kijelölt európai közlekedési folyosók az EU regionális politikájához igazított módosításai Magyarországot a korábbinál frekvenciáltabb helyzetbe hozták.

Az országot négy transzeurópai folyosó érinti, köztük a Duna, mint a VII. számú vízi útvonal, valamint a majdani M6-M56-os utak által feltárt V/C. számú folyosó. E két folyosó együttes és önálló jelentőségének az ad különös súlyt, hogy kapcsolódásaikkal Európa északi és déli tengereinek kikötői közötti összeköttetéseket hoznak létre, ezáltal az észak-déli és kelet-nyugati főtengelyek kombinált hálójának súlypontjába kerülhetnek.

Az országot, illetve a főváros térségét érintő európai közlekedési folyosókat az 1. ábra mutatja.



1. ábra

Magyarországot érintő európai közlekedési folyosók¹

A központi szerepkör azonban nemcsak a geopolitikai helyzettől függ, hanem attól is, hogy egy adott városi térség milyen mértékben tud reagálni arra, hogy egy, vagy több közlekedési folyosónak része.

A várostérségnek ki kell tudni fejlődnie a közlekedési pálya, tranzitútvonal egy eleméből potens ellátó csomóponttá, pályaudvarok, repülőterek, kikötők, logisztikai bázisok, kombinált terminálok, helyi lecsatlakozások egymással összekötött rendszerévé, ahol a csomópont a súlypont, mert azon keresztül hajthatók végre a térség-

¹ www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html nyomán.

és vállalkozásfejlesztő interakciók, illetve azokban realizálható az áramlatok irányának és eszközének befolyásolása.

A kedvező geopolitikai pozíció csak a kiinduló lehetőséget adja meg a térségi központ szerepkörhöz. *Valódi központtá csak azok a városi térségek tudnak válni, amelyek tudatos politikával, a város és térsége közös érdekeken alapuló együttműködésével és a nemzeti kormány támogatásával ki tudják alakítani a csomóponttá váláshoz szükséges feltételeket.*

A közép-európai központ szerepkörért, a felsorolt pozíciókért Budapest térsége Prága, Bécs, Pozsony, Zágráb, Ljubljana várostérségeivel mérkőzik, nem pedig Magyarország más térségeivel. *A tét a keleti és a déli régiók (Balkán) irányába ellátási funkciókat koncentráló kapuváros pozíciók megszerzése olyan regionális központi szerepekkel, amely szerepek jellegükből eredően azt az országot erősítik, amelynek a régióközpont egyben fővárosa.*

II.2.2. Gazdaságpolitikai lehetőségek

A rendszerváltás óta a *vállalkozások 40–45%-a Budapesten koncentrálódik*,¹ a budapesti gazdaság termelékenysége másfélszerese a vidéki átlagnak.

Budapest térbeli pozíciójából adódóan kereszteződési pontjában van az *inter-regionális szállítási folyosóknak*, és a különböző fajta szállítási módok (út, vasút, vízi, légi szállítás) kapcsolati pontjainak kialakításához is kedvezőek az itteni adottságok. *A világ- és regionális kereskedelem gyors fejlődéséből adódóan a szállítás, logisztika, raktározás az egyik leggyorsabban fejlődő ágazat a városban.*

A logisztikai központ kialakításának kulcskérdése az, hogy hol lehet a legoptimálisabban megteremteni egyrészt a közlekedési infrastruktúrák metszéspontját, másrészt a rakodás, raktározás és esetleg a termék-összeszerelés csarnokainak nagy területigényű logisztikai parkját.

A magyar banki szektor viszonylag gyors és átfogó privatizációja Budapestet helyzeti előnybe hozta a keleti régió más városaival szemben *a pénzügyi szolgáltatások regionális pozíciójának* megszerzésében és a banki szektor körül kialakuló üzleti szolgáltatások piacának kialakulásában.

Az üzleti szolgáltatások magukban foglalják a pénzügyi, jogi és adótanácsadás széles skáláját, a piackutatást, az informatika és adatfeldolgozás technológiájával foglalkozó szoftver- és hardvercégek tevékenységét, a telekommunikációs szektor, valamint a szaktanácsadói, értékesítési, illetve az ingatlanfejlesztésre, -befektetésre és -üzemeltetésre specializálódó vállalkozások szolgáltatásait. A szektor nemzetközi vonzásának már nem szab határt a kommunikációs infrastruktúra hiánya vagy a képzett szakemberek utánpótlása.

Budapest kisvállalkozásainak sűrűsége a legmagasabb az országban. Sok közülük üzleti szolgáltatásokra koncentrál, egymásra építve az innováció és a minőség javítás láncolatát. A jövőben Budapest *innovációs és innovációközvetítő hálózatának* lényeges elemeit fogják a kisvállalkozások jelenteni az üzleti szolgáltatások, kereskedelem, termékadaptáció és informatikai szoftver piacain.

Az idegenforgalmi szektor a világban az egyik legdinamikusabban növekvő ágazat, amely az idegenforgalmi célterületeken a gazdaság sokrétű fejlődését segíti. Tekintve, hogy Budapest az ország legfontosabb, nemzetközi szinten is előkelő he-

¹ Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html (15. o.)

lyen jegyzett turisztikai célterülete, a jövőben e szektor növekedése sok szálon hozzájárulhat a város gazdaságának élénküléséhez.

Miközben a város szállodaipara jelen pillanatban a keresletnek többé-kevésbé megfelel, az egyéb idegenforgalmi infrastruktúra hiánya – speciális programkínálat és szolgáltatások, közlekedési infrastruktúra – az idegenforgalmi vonzeró csökkenését okozhatja.

A növekedés motorjai azok az üzleti szolgáltatások lesznek, amelyek a város, az agglomeráció és a központi régió gazdasági potenciálját tudják erősíteni: az informatika, kommunikáció, pénzügy, hirdetés, csomagolás, piackutatás, reklám.

Ezek mellett a „modernizációs” szolgáltatások mellett mind az idegenforgalom, mind a vásárlóerő növekedéséből fakadó kereskedelem, sport, kultúra is gyarapítani fogja a szolgáltató város munkahelyeinek számát.

Budapest fontos gazdaságpolitikai feladatai közé tartozik a makroregionális logisztikai funkció tudatos kiépítése, az idegenforgalom fejlődéséhez szükséges feltételek megteremtése, a modern irodapiac várható folyamatos bővülését és a munkahelyek térbeli elhelyezkedésének változásait figyelembe vevő közlekedési kiszolgálás javítása. A városnak segítenie kell az innovációs háló és klaszterek fejlődését és megerősödését, különös tekintettel azok átmeneti ingatlanigényére az alacsony presztízsű, átalakuló ipari zónákban vagy egyes lakóterületeken.

II.3. Neuralgikus pontok

Közlekedés

Ma Budapest egyik legégetőbb kérdése a közlekedés; nem véletlen a szinte állandóvá vált szókapcsolat: *közlekedési krízis*. Feloldására az elképzelések szerint elsődlegesen a tömegközlekedés színvonalát kell fejleszteni, hálózatát kiteljesíteni, vonzóbbá is téve ezáltal. Jelentős feladat a tömeg- és egyéni közlekedés összekapcsolása, a kultúrált átszállási gócpontok megépítése, a parkolási gondok orvoslása, illetve a belváros erős forgalomcsillapítása, összekötve mélygarázsok építésével. Égető probléma *Budapest és környezete közlekedési kapcsolatrendszerének megoldása*.

Vendéglátás, turizmus

Budapest olyan város, amit egyszer mindenkinek meg kell nézni. Egyszer mindenki meg is nézi. Nem is kérdés. Az a kérdés, hogy rá lehet-e venni a turistát, hogy többször visszajöjjön. Budapest látványosságokban, érdekességben sok kiemelkedő, de *kihasználatlan lehetőségekkel* rendelkezik, *hiányoznak azok a vonzerók*, amik miatt visszatérnének a turisták, és így gyakran egész Magyarországot kipipálják egy budapesti látogatással.

Főváros kontra kerületek

A Főpolgármesteri Hivatal és a kerületi önkormányzatok egymástól független szerepet töltenek be a főváros irányításában.

A „kétszintű” város működtetése azonban sok konfliktust rejt magában, hiszen bár elviekben nincs alá-fölé rendeltségi viszony, a kerületek azonban gyakran úgy ítélik meg, hogy Budapest vezetése nem veszi figyelembe gazdasági és egyéb érdekeiket (miközben a kerületek közötti kapcsolatok minősége is messze van az ideális-tól). Minden évben visszatérő ütközési pont például *a kerületek és a főváros közötti bevételeinek újraelosztása* (magyarul: forrásmegosztás).

Agglomeráció

Budapest környéki településekkel valódi párbeszéd a mainál sokkal jobban működő közép-magyarországi régió enélkül elképzelhetetlen.

Számos *közös ügy* köti össze a településeket; egyebek mellett az MO-ás környéki építésének folytatása, logisztikai funkciók fejlesztése, a Duna és környéke hasznosítása. A *közös érdekek*, mint a szennyvíztisztítás gondjának megoldása, vagy a zöldövezetek védelme érdekében kompromisszumokat kell kötni, ha szükséges, kompenzációt biztosítani a környékbeli településeknek.

Budapest képtelen világvárossá válni a régió (szűkebb értelemben: agglomeráció) nélkül, és fordítva. Nincs választási lehetőség.

Városrehabilitáció

Belváros

Felújítás, bontás, újjáépítés. Budapest egykori csillogó polgári negyedei, a belső pesti kerületek ma próbálják behozni azt a lemaradást, amit az elhanyagoltság, elfeledettség fél évszázada hozott számukra. A korábbi várospolitikai koncepciók nyomán helyenként sivár, néhol jobban megtervezett olcsó lakótelepek születtek, legtöbbjük a külső kerületek sokszor komfort nélküli telepeinek szanálását követően.

A rozsdazóna

A ma átmeneti vagy rozsdazónának hívott területek valaha a *belvárost övező ipari zónák* voltak, komoly nehéziparral, olyan infrastruktúrával, ami a gyárak kiszolgálásához elengedhetetlen volt (az alapanyagok szállításához vasútvonalat építettek, a raktározásig minden itt zajlott).¹ Az ipari tevékenységek zöme óriási *környezetszennyezéssel* járt, a környező lakóterületek pedig az idők során elértéktelenedtek, hiszen a legszegényebekben kívül senki nem maradt.

Budapest szabad telkei a város belső részein szinte teljesen elfogytak már, ugyanakkor az átmeneti zónában olyan egybefüggő, a városszerkezet átalakításakor jól hasznosítható területek vannak, amelyek jó elhelyezkedésük miatt az *ingatlanpiacon új lehetőségeket* hordoznak magukban. Természetesen évekig tartó „takarítás”, előkészítő munka, a környezetszennyezés megszüntetése, a közlekedés nagyon *komoly tökélet* igénylő fejlesztése kell hogy mindezt megalapozza.

Budapesten több ezer *új, minőségi lakást* kell építeni olyan környezetben, amely a *pihenést, kényelmet* szolgálja. Az átmeneti zóna mindkét hiányosság pótlására alkalmassá tehető.

Lakáspolitikai

A lakosság további csökkenésének megállításához az egyik fontos feltétel az, hogy *minőségi, új lakások elérhető áron* tömegesen épüljenek.

Budapest fejlesztése egyszerre követeli meg a gazdasági hatékonyságot, a közlekedési krízis csillapítását, a környezet rendbe hozását, a városrehabilitáció gyorsítását, a lakásépítés felfuttatását, a szociális leszakadás mérséklését.

¹ Forrás: www.ingatlanbefektetes.hu: Budapest jövője 7. rész, 1. o.

III. A VERSENYKÉPESSÉG ERŐSÍTÉSE

III.1. A regionális versenyképesség

LENGYEL IMRE (2000) a *regionális versenyképességnek* öt (tulajdonképpen hét) feltételét sorolja fel (1. a 2. táblázatot).¹

2. táblázat
Versenyképességi és infrastrukturális feltételek

Versenyképesség feltételei	Infrastrukturális előfeltételek
K+F kutatás és fejlesztés megléte	jó ellátó rendszerek: energia, közmű, belső közlekedés, távközlés + l. HUT, FDI
FDI külföldi működőtőke-beruházás vonzóképessége	vonzásához jó külső kapcsolat, versenyképessé váláshoz belső felszívóképességet erősítő belső kapcsolatrendszer
KKV kis- és középvállalkozások helyi hálózata	klaszterek jó kiszolgálásához: erős belső kapcsolatrendszer
INF infrastruktúra rendelkezésre állása	külső megközelíthetőség és jó belső feltártság, ellátottság
HUT humán tőke rendelkezésre állása	(oktatás és képzés) megtartásához jó közmű (+környezet, közbiztonság)
INT intézmények megfelelő szintje	kapcsolat az országos és nemzetközi intézményekhez és erős belső kapcsolat
TÁT társadalmi tőke megfelelő szintje	lényege a kapcsolat, ezért jó belső kapcsolatrendszer (közlekedés és távközlés) + l. még HUT

Bár e feltételek között az infrastruktúra látszólag csak egy a hét közül, valójában itt azt is nézni kell, hogy a másik hat tényezőt milyen infrastrukturális feltételek segítik elő (illetve milyen hiányok hátráltatják az érvényre jutásukat). A versenyképesség körültekintő és hosszú távú előrelátást igénylő megalapozásával jó összhangban lehetnek az ugyancsak hosszabb időszakra szóló körülményeket lerögzítő infrastrukturális beruházások.

III.2. Külföldi működőtőke-befektetések (FDI)

Szoros összefüggés van az innovációs potenciál és a versenyképesség között. Napjainkban a gyors felzárkózást mutató országokban szoros kapcsolat mutatható ki a működőtőke-vonzási képesség és a növekedés és felzárkózás között. *Gyors felzárkózásra képes az a gazdaság, amely képes arra, hogy a nemzetgazdaságok közötti versenyben, a nemzetközi tényezőáramlás egyik mobil tényezőjéből, a tőkéből hosszú távon minél többet magához vonzzon, és határai között megtartsa, illetve ennek révén képes a saját immobil termelési tényezőinek jövedelmezőségét és versenyképességét emelni.*²

¹ Forrás: Fleischer Tamás: Az infrastruktúra hálózatok és a gazdasági versenyképesség (9. o.)

² Forrás: MTA VKI: A gazdasági versenyképesség erősítése 2004. június (8. o.)

Az infrastrukturális beruházások és a szolgáltatások fejlesztése jelentős pénzügyi erőforrásokat követel. Tőkeigényesek és általában hosszú idejű a megtérülés.

A közvetlen külföldi befektetések kezdeményező jellegű támogatása a versenyképesség növelésének és a gazdasági fejlődésnek egyaránt előfeltétele.

Az FDI stagnálása a magyar gazdaság versenyképességének hanyatlását tükrözi a szomszédos országokhoz képest. Az FDI tartós stagnálása azonban akadályozza a Magyarország versenyképességének növeléséhez illetve megőrzéséhez elengedhetetlen beruházások megszületését is.

Magyarországnak kezdeményezőbb módon kellene ösztönözni a közvetlen külföldi befektetéseket és javítani kellene az FDI-t fogadó intézményi struktúráján:

1. Valódi támogatásokat és előnyöket kell kínálni a befektetőknek.
2. A vállalati döntéshozatal befolyásolása érdekében a támogatásoknak bizonyosnak, kiszámíthatónak, valamint fenntarthatónak kell lenniük a beruházási döntések meghozatalának időpontjában.
3. A támogatásokat és előnyöket világosan és közérthetően kell a befektetők tudomására hozni.
4. Hatékony és befolyással bíró intézményre van szükség a külföldi befektetők fogadásához, amely megválaszolja kérdéseiket, segít begyűjteni a szükséges információkat és koordinálja a támogatások jóváhagyását. A nemzetközi tapasztalat azt mutatja, hogy az FDI ösztönzésében azok a legsikeresebb országok, ahol egy helyen történő teljes befektetői kiszolgálást (ún. egyablakos ügyintézés) vezettek be.

III.3. Infrastruktúra hálózatok

III.3.1. Versenyképességi összefüggések

A jövőbeli versenyképesség feltételei között nem (csak) általában az infrastruktúrának, de azon belül is a versenyképes termelési (szolgáltatási) kultúrák fejlődéséhez szükséges hálózati alágazatoknak a mértéke és aránya lesz egyre inkább meghatározó. *Nem mindegy, hogy a XXI. században az infrastruktúrán belül vajon a hajózható csatornák fejlesztésével, vagy az üvegszálak kábelhálózat kiépítésével akarjuk-e megőrizni a versenyképességünket.*

Vannak időszakok, amikor a teljes gazdaság húzóerejévé éppen egy infrastrukturális ágazat válik. Ilyen volt a XIX. század második felében a *vasútépítés*, amelyik maga köré szervezte a szénbányászattól a vagongyártásig, a faipartól az acélgyártásig és az építőiparig az időszak számos fontos gazdasági tevékenységét.

Ilyen volt a XX. században a *motorizáció*, amelyik ugyancsak az olajipartól a járműgyártásig, a gumi- acél- és cementiparon keresztül az idegenforgalomig mozgásban és egymásra utaltságban tartja a fejlett társadalmak gazdaságának a legjelentősebb szektorait.

Most azt várjuk, hogy a XXI. században az *infokommunikáció* válik olyan kulcsfontosságúvá, amelyik maga köré képes szervezni a nemzetgazdaság fejlődőképes ágazatait, ezért ez az ágazat nem csak egy a gazdaság versenyképességét befolyásoló hálózati ágazatok közül.

¹ Forrás: AmCham: Működő tőke 2003. június (2. o.)

III.3.2. Infokommunikáció

Magyarországnak a fejlett országokhoz való felzárkózási folyamatában kulcs szerepe van a korábbi erőforrás-vezérelt pályáról az innováció-vezérelt pályára történő átállás sebességének és sikerének.

Ebben az elmozdulásban a tapasztalatok szerint azok az ágazatok tudnak sikeresek maradni, amelyek a maguk tevékenységét képesek alapvetően megújítani az infokommunikációs technológia által biztosított legújabb lehetőségek kiaknázásával. Kétségtelen, hogy a legnagyobb és legközvetlenebb átalakulás magában az infokommunikációs ágazatban játszódik le, vagyis ez az ágazat egyszerre megújítja önmagának és húzóereje az egész gazdaság átalakulásának.

Ebben a folyamatban alapvető fontosságú kérdés az *informatika elterjedése*, a többi ágazat fejlődésébe történő beépülése.

III.3.3. Közlekedés

Az *alapprobléma* a közlekedés területén az EU csatlakozással összefüggésben úgy fogalmazható meg, hogy lehetséges-e, illetve milyen forrásokból biztosíthatók azok a *fejlesztések*, amelyek egyfelől a hagyományos, de műszakilag rendkívül elavult vasút *modernizálásához*, másfelől a szegényes és meglehetősen leromlott közúti infrastruktúra kiépítéséhez és végül, az EU által elvárt *környezeti szempontok* teljesítéséhez szükségesek.

Az EU-csatlakozással kétségtelenül kibővülnek a hazai közlekedési infrastruktúra fejlesztésére fordítható források, így az e területen felhalmozódott deficitek hosszabb kitekintésben mérséklődnek. Bizonyos vonatkozásban azonban eltérések vannak az *EU közlekedési koncepciójában* megfogalmazottak és a hazai közlekedési infrastruktúra tényleges fejlesztési igényei között. Az EU és a most csatlakozó országok, így Magyarország közlekedési infrastruktúrájának szervezettebb egymásra épülése viszont csak lassan, fokozatosan mehet végbe.

III.3.4. Logisztika

A logisztikai központok a legnagyobb nemzetközi áruáramlatok mentén kialakuló olyan csomópontok, amelyek az áru eszközváltását, tárolását, bizonyos mértékű feldolgozását, szelektálását is elvégzik. Jelentőségük nyilvánvaló abban, hogy a térségen átfolyó áruáramlás egy részén valamiféle manipulációt végezve helyi munkával hozzáadott érték termelésre kerüljön sor. Az EU-csatlakozást követő első évek igen fontosak lesznek annak eldöntésében, hogy Magyarország képes lesz-e vezető szerephez jutni a logisztika területén.

A *logisztika a nemzeti versenyképesség szempontjából alapvető fontosságú*. Az értéklánc egyre fontosabb elemévé válik annak biztosítása, hogy a vállalatok hatékony, azaz gyors és költséghatékony módon kapják meg az alapanyagokat és szállíthassák piacra a késztermékeket. Az egész magyar gazdaság versenyképességét befolyásolhatjuk hatékonyabb logisztikai rendszerekkel. Magyarország számos versenyelőnnyel rendelkezik, amelyeket sikeresen kihasználva, a logisztikai szolgáltatások kiváló regionális központjává válhat.

A nemzetek versenyképessége (The Competitiveness of Nations) című gondolatébresztő könyvében MICHAEL PORTER *kiemeli, hogy egy országnak azokra az erősségeire kell koncentrálnia, amelyekkel egyedivé és a többi országtól különbözővé*

válhat. Úgy tűnik, hogy a logisztika az egyik olyan terület, ahol Magyarország adott természeti előnyökkel rendelkezik.

A meglévő 15 EU-taghoz csatlakozott 10 ország jelentősen átformálja az egységes európai piac logisztikai rendszerét, a szállítás gazdaságossági feltételeit. A vámhatárok eltűnésével a cégek a piacokat a méretgazdaságosság alapján látják el, mintsem hogy külön raktárakat és disztribúciós csatornákat hoznának létre minden egyes országban.

Az egységes piac bővítésével a logisztikai szolgáltatók és gyártók logikai tervezési egysége nem a nemzetállam lesz. A logisztikát regionális vagy egész Európára kiterjedő alapon tervezik majd. Így a kamionok, vonatok és repülőgépek átmehetnek Magyarországon és Magyarország fölött, de az is lehet, hogy megállnak az országban, raktározás, átrakodás vagy egyéb hozzáadott értéket generáló tevékenység céljából. *Magyarország egyaránt válhat regionális logisztikai központtá vagy egyszerű tranzitországgá.* Ha a regionális logisztikai infrastruktúra egyszer már kiépül, azon később nehéz lesz változtatni.

III.4. Humán erőforrás – oktatás

Egyre nő a fejlett, speciális szakképzettségű, rugalmas, alkalmazkodóképes munkaerő iránti igény és az érte folytatott verseny. *A működő tőke egyre inkább azokat az országokat keresi, ahol magas szakképzettségű, a fejlett technológia befogadására alkalmas munkaerő áll rendelkezésre.* Szembetűnő azoknak az országoknak a versenyképesség-javulása és növekedésük felgyorsulása (Finnország, Írország), ahol a humántőke-befektetések kiemelkedő mértékűek voltak.

Világviszonylatban egyre inkább megerősödik az a vélemény, hogy az oktatás talán a legfontosabb nemzeti versenyképességet erősítő elem. Ez különösen igaz egy olyan ország esetében, mint Magyarország, amely már nem alacsony bérköltségével, hanem innovációs készségével, és magas hozzáadott értékű termékek és szolgáltatások előállításával kívánja a nemzetközi versenyben megállni a helyét.

A vállalatok többsége amikor arról dönt, hogy mely országba helyezze magas hozzáadott értékű tevékenységeit, a legfontosabbnak a versenyképes bérért alkalmazható, szakképzett munkaerő elérhetőségét, létszámát tekinti. Az a veszély fenyeget, hogy *Magyarország – hacsak nem helyez nagyobb hangsúlyt oktatási rendszerének továbbfejlesztésére – elveszítheti relatív versenyelőnyét olyan országokhoz képest, amelyek felismerték, hogy ezt kiemelten kell kezelni.* Az idegen nyelvek – különösen az angol nyelv – oktatását alapvetően erősíteni kell Magyarországon.

III.5. Adórendszer

A magyar adórendszer komoly szerepet játszott az ország versenyképességének közelmúltbeli megerősödésében. Az, hogy e kivívott versenyképességet az ország mennyire tudja a jövőben is megőrizni, nagyban függ az EU csatlakozással együtt járó változások következményeitől.

Ezen befektetés-ösztönző stratégiák többsége azonban az EU szabályrendszerével nem teljesen összeegyeztethető, vagyis a csatlakozás során ezeken változtatni kell. Fontos látni, hogy a korábbi évek tőkebeáramlása olyan adottságokat teremtett, amely az országot egy regionális fejlődési pályán indította el. *Számos multinacioná-*

lis nagyvállalat számára ugyanis Magyarország a közép-kelet európai régió központjává nőtte ki magát.

A Magyarországra vonzott multinacionális vállalatoknak adott kedvezményekkel tehát nem csupán egyes üzemek illetve gyártókapacitások letelepítését sikerült elérni, hanem a termeléssel együtt járó egyéb tevékenységek megtelepedése (logisztikai, adminisztrációs központok) is megvalósult.

Magyarország várhatóan néhány évig még nem lesz képes nyugat-európai színvonalon kiszolgálni az ideérkező befektetőket (pl. fejletlenebb infrastruktúra) amelynek ellentételezésére alternatív előnyöket kell nyújtani. Egy ilyen alternatív előny lehet *befektetőbarát adórendszer működtetése.*

IV. AZ EURÓPAI UNIÓS FŐVÁROS GAZDASÁGI, TÁRSADALMI KIHÍVÁSAI

IV.1. Budapest fejlődési alternatívái

Budapest jövőjét több tényezőcsoport is jelentős mértékben befolyásolja az elkövetkező évtizedekben:

1. A nemzetközi környezet alakulása és Magyarország integrálódási törekvéseinek eredményei.
2. A gazdasági fejlődés várható alakulása, ezen belül a gazdasági dinamizmus és a gazdasági struktúra változásának várható trendjei.
3. Budapest lakosságának alakulása, a demográfiai és vándorlási folyamatok trendjei.
4. A hazai politikai-igazgatási körülmények alakulása, amelyek meghatározzák a főváros és a kormány viszonyát, döntően hatnak az országon belüli fejlődésre, ennek regionális alakulására, a központi régió és az ország többi térségei közötti kapcsolatokra, valamint Budapest és az agglomerációs térség kapcsolatrendszerének alakulására.

A felsorolt tényezők egy része „külső” faktor¹, más részüket viszont lehet befolyásolni a várospolitikai, várostervezés és városfejlesztés, a város életébe való tudatos beavatkozás eszközeivel.

Az alapvető politikai-gazdasági-társadalmi átstrukturálódási folyamatok (az „átmeneti periódus”) lezárulásával, a következő 10–15 évben fog eldőlni a közép-kelet-európai nagyvárosok fejlődésének iránya.

Ez nyilvánvalóan függ az adott ország politikai-gazdasági fejlődésétől, egyrészt attól, hogy milyen pozíciót képes megszerezni a kialakuló új világrendben, ezen belül is az új európai hierarchiában, másrészt pedig attól, hogy miként alakulnak az országon belüli, regionális folyamatok. E „külső” tényezők mellett nagy szerepe lehet azonban a tudatos városfejlesztési politikának is, amellyel befolyásolni lehet a város fejlődését.

Budapest és térsége hosszabb távú fejlődésének alapkérdései:

- Milyen szerepet tölthet be ez a térség az átalakuló Európában, amelyet az egységesség politikai szándékai mellett erősen érintenek a világgazdasági folyamatok, a régiók kiéleződő versenye?

¹ Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html (24. o.)

- Milyen irányban kell fejleszteni ezt a térséget, hogy megállja a helyét a szabad telephelyválasztáson alapuló gazdasági versenyben, hogy vonzerőt gyakorolhasson a munkahelyeket, a lakosság megélhetését biztosító gazdasági szervezetek számára? Hogyan lehet emellett a meglévő kulturális és oktatási központ szerepét tovább erősíteni?
- Mit kell tenni azért, hogy ez a hely otthonos, lakható, szeretett környezete lehessen Budapest és a környék minden polgárának?
- Hogyan lehet a kívánt irányba terelni a térbeli folyamatokat, mérsékelni a szuburbanizációt és annak negatív hatásait?
- Hogyan lehet elkerülni egyes területek végleges leszakadását, társadalmi-szociális lesüllyedését?

A városok és régiók európai versenyében Budapest csak a térségével együttműködésben (és a kormány támogatásával) tud majd jelentősebb eredményeket felmutatni. A város számára alapvetően fontos, hogy megtalálja azokat a pozíciókat, lehetőségeket, amelyek a XXI. század elején új dinamikát adhatnak fejlődésének.

Ehhez *egyrészt* tisztában kell lenni a várható fejlesztési kihívásokkal, nemzetközi trendekkel (a városfejlődésben, a városi technológiákat és az életmódot érintő tényezőkben), *másrészt* azokkal az adottságokkal, amelyekre a város fejlesztését alapozni lehet. *Elemezni kell azokat a problémákat*, konfliktusokat, amelyek ma leginkább akadályozzák a városfejlődést.

*A nyugat-európai városfejlődési és -fejlesztési tendenciák a XXI. század elején döntően az alábbi alappillérekre épülnek:*¹

- átrendeződő regionális szerepek a globalizálódó világban, a gazdaság modernizációs ágazatainak dinamikus fejlődése mellett,
- az életminőség növekvő hangsúlya a természeti és épített környezet fenntarthatósága érdekében,
- a városi szegénység leszakadásának mérséklése, a reintegrálásuk határozott szándékával.

IV.2. Az integráció hatásai Budapestre

IV.2.1. EU-jövő

Alapvetően stabilizálódó nemzetközi környezetet feltételezve az ország szempontjából a legfontosabb kérdés az *Európai Unióba való integrálódás* folyamata. A következő évek fogják eldönteni, hogy *a magyar gazdaság folyamatosan csökken-ti-e lemaradását* az európai élmezőnytől, vagy *az európai periferián stabilizálódik.*

Az EU-integrációból Budapestre adódó következmények latolgatásánál egyrészt arra lehet számítani, hogy az EU-integráció tovább erősíti a nagyvárosi térségeknek, így Magyarországon a budapesti agglomerációnak már eddig is előnyös fejlődési lehetőségét.

Számolni kell ugyanakkor azzal is, hogy az *EU regionális politikájának* keretében a Budapestet is magában foglaló régió, éppen relatív fejlettsége folytán, viszonylag hamar ki fog esni az EU által leginkább támogatásra kerülő (1. célterületi) régiók sorából (2014-től), vagyis a regionális különbségek csökkentését célzó támo-

¹ Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html (11. o.)

gatási rendszerből az ország többi térségei jóval több fejlesztési forráshoz fognak jutni.

A Budapest körüli régióknak a sokkal kisebb támogatásokat jelentő, a nagyvárosi fejlődés ellentmondásainak kezelésére kialakított *programokba kell majd bekapcsolódnia*.

Az Európai Unió regionális politikája az együttműködésre alkalmas tér és szereplők bővítésével, a perifériák jobb elérhetőségével, a tevékenységek kelet felé terjesztésével kívánja a pozícióinak erősítéséhez szükséges optimális gazdasági egységet létrehozni. Az EU által 1997 júniusában kidolgozott *„Európai Területfejlesztési Perspektíva”* a regionális területfejlesztés alapvető céljait a gazdasági és társadalmi kohézió, a fenntartható fejlődés és az európai térség kiegyensúlyozott versenyképessége hármas követelményében fogalmazta meg.

A regionális politika különös figyelmet fordít a „kapu” szerepet betöltő városok fejlődésére, amelyeken keresztül az EU nagytertségei megközelíthetők.

Az új regionális célok és a gazdasági reálfolyamatok következménye, hogy az Európát a 70-es, 80-as években jellemző észak-dél irányú kommunikációs, kapcsolati, fejlesztési és közlekedési tengelyek mellett megnőtt a kelet-nyugat irányú tengelyek jelentősége. Egyes nyugati elemzők szerint az elkövetkező 15-20 évben a „nyugat-kelet” közötti kereskedelmi forgalom 8-10-szeres növekedése várható.¹

A befektető tőke olcsóbb termelési lehetőséget és új piacokat keres, a globalizáció a kereskedelem mellett a termelést is nemzetközivé teszi, a nemzetgazdaságokon belüli kooperációs kapcsolatok helyett *a régiók közötti együttműködések színtere erősödik*. Az interakciók kelet felé terjednek, ezzel a hagyományos észak-déli tengelyek vonalai mellett is újabb észak-dél irányú kapcsolati-közlekedési-fejlődési vonalak csírái vannak kialakulóban.

A nagy jelentőségű *makroregionális, kapcsolati-közlekedési tengelyek* – amelyek nagy térségeket és nagy potenciállal bíró vagy ehhez megfelelő feltételekkel rendelkező csomópontokat kötnek össze – kiemelt fejlesztési lehetőségeket kínálnak, amelyek megszerzéséért nagy *a városi régiók és az országok versenye*.

Közép-Kelet-Európa térségének, és ebben Budapestnek megvan az esélye arra, hogy a kelet-nyugati irányú és a – kelet felé tolódo – új észak-déli tengelyek metszésében kedvező kapcsolati pozícióba kerüljön.

IV.2.2. Gazdasági kilátások, szerepek

A rendszerváltás óta a külföldi *működő tőke 50–60%-a Budapesten* koncentráldott, a budapesti beruházások megközelítően 50 százalékát kiteve.²

Miután a külföldi befektetések 2/3-a a privatizációhoz, illetve a privatizált vállalatokba történő investícióhoz kötődött, Budapest jövője szempontjából nagyon lényeges kérdés, hogy lehet-e számítani a működő tőke hasonló mértékű beáramlására a privatizáció lezárulása után is.

A legtöbb elemzés szerint Budapest külföldi működő tőkét vonzó kitüntetett szerepe nem fog lényegesen csökkenni a privatizáció lezárulásával, mivel *a NATO-tagdá válás és az EU-integrációval járó kockázatsökkenés jelentős hatású*.

¹ Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html (11. o.)

² Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html (24. o.)

Az viszont várható, hogy a központi kormány és az önkormányzatok privatizációból származó bevételei jóformán megszűnnek, ami igen jelentős változás az eddigi-ekhez képest, amikor e bevételek közel feléhez jutottak hozzá.

Pénzügyi regionális központ szerep, logisztikai központ

Budapest növekvő mértékű bekapcsolódása a nemzetközi folyamatokba lehetőséget ad egyes *nemzetközi szerepkörök megszerzésére*. A legnagyobb eséllyel arra lehet számítani, hogy a Magyarországon megtelepedett külföldi biztosítók, pénzügyészek a még várható további befektetőkkel, valamint a fúziókkal és felvásárlásokkal végbemenő tökekoncentráció által ki fogják terjeszteni tevékenységüket Kelet-Európa más térségeibe, így *Budapest hídfő szerepet tölthet be a pénzügyi szektorban* (ami behatároltabb, mint egy pénzügyi központ szerep, amire a globalizálódó pénz- és tőkepiacon nincs reális esély).

Budapestnek a város Európa településhálózatában elfoglalt helyére alapozódva lehetősége van arra, hogy a térség egyik legfontosabb *logisztikai központjává* váljon az információt, tőkét, árut összegyűjtő, szortírozó, feldolgozó, tároló, szétosztó, továbbító funkciók megfelelő kifejlesztése, valamint az ehhez tartozó szellemi, innovatív háttér, kiszolgáló infrastruktúra és működőképes adminisztráció megteremtése útján.

Gazdasági struktúra

A nyugatinál sokkal szerényebb mértékben, de megindult a magyar *működőtőkebefektetés* a kelet-európai országok gazdaságába. Magyarország vált a kelet-európai térség legjelentősebb tőkeexportáló országává, ami Budapest központi szerepkörét erősíti.

Az országos előrejelzések szerint *a GDP termelésében növekszik a szolgáltatások súlya*, ezen belül is a piaci szolgáltatásoké (kereskedelem, idegenforgalom, vendéglátás, szállítás, távközlés, pénzügyi tevékenységek), míg a nem piaci szolgáltatások (közigazgatás, társadalombiztosítás, oktatás, egészségügy, szociális ellátás) termelése a GDP várható növekedési ütemétől jelentősen elmarad.

A budapesti gazdaság beruházásaiban – ezek a jövőbeli változások irányait is előre jelzik – a piaci szolgáltatások élveztek kitüntetett szerepet, közel 60%-os részesedésükkel.¹ A GDP előállításában ez az arány még magasabb lehet. Kétségtelen ugyanakkor, hogy a nem piaci szolgáltatásoknak az országosnál nagyobb aránya – a GDP-termelést tekintve – nem kedvez Budapestnek.

A budapesti *gazdaság jelenlegi szerkezete* és várható változása azt sugallja, hogy a GDP termelésében az átlagosnál gyorsabban növekvő ágazatok súlya emelkedik, ami által a budapesti gazdaság GDP-termelése gyorsabb ütemben növekedhet, mint a nemzetgazdaság átlaga.

Az európai nagyvárosok gazdasági struktúrája határozottan a *szolgáltató szektor* irányába fejlődik. Ezen belül is *az információtechnológián alapuló szolgáltatási rendszereké a legbiztatóbb jövő*. Ahogyan erősödik az információs gazdaság, úgy válhatnak egyre inkább szét fizikai értelemben a termelés és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatások helyszínei.

IV.2.3. Társadalmi változások

¹ Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html (25. o.)

*A várható életmódbeli változások felvázolásához a fejlettebb nyugat-európai nagyvárosokban tapasztalható tendenciák ismerete adhat segítséget:*¹

- folytatódik a háztartások elaprózódása, a korábbi kivételes helyett inkább megszokottá válnak az egyszülős családok, a késői házasságkötés, a kevesebb és későbbi gyerekvállalás,
- az anyagi korlátok csökkenésével megnő a lakás- és lakóhelyválasztás szabadsága: általánosabbá válik a lakásmobilitás településen belül és települések között is, a szuburbanizáció a közvetlen város környéki településekről a gyűrű távolabbi részeire is kiterjed, mindez a szegregáció erősödésével jár, ami – közösségi beavatkozások hiányában – a szegényebbek által lakott városrészek lemaradását, esetenként gettósodását jelenti,
- nő az életszínvonal, a lakosság felső egyötödének, egynegyedének már „luxus” fogyasztásra és tevékenységekre is fogja futni, míg a bővülő középrétegnek is a korábbinál sokkal szélesebb kulturális, szabadidős tevékenységekre és fogyasztásra nyílik lehetősége, a mindennapi megélhetés gondjain – időben és anyagiakban egyaránt – túljutva. Mindezekkel együtt a nagyvárosi népesség 5-15 %-át kitevő szegények leszakadása relatív értelemben fokozódik, helyzetük a jóléti rendszerek kiterjedtségétől és működésének eredményességétől függ. Az informatikai robbanással az emberek jelentős része számára megnövekszik a munkavégzés szabadsága, és átalakulnak a tanulási, kulturális, vásárlási stb. szokások is, mindez azonban nem, vagy alig érinti a társadalom alsó szegmensét, melynek gazdasági és kulturális elmaradása így még fokozódik is.

*Budapest fejlesztésének több évtizedre előrettekintő javaslatában e várható változásokra a város vonzerejének növelésével kell reagálni:*²

- egyrészt a lakásépítés feltételeinek javításával,
- másrészt a minőségi lakáskínálat lehetőségeinek növelésével,
- harmadrészt a kialakuló új kulturális-szabadidős tevékenységek feltételeinek biztosításával kell felkészülni.

IV.2.4. Demográfia, munkaerő, jövedelmek

Demográfiai és vándorlási folyamatok

A Magyarországra való legális *bevándorlást* az EU-ba való belépés valószínűleg nem fogja nagymértékben megnövelni, hiszen a várható belépőtársak Magyarországhoz hasonló fejlettségűek, viszont a legkevésbé fejlettek az EU körében.

*A 2015-re szóló budapesti népesség-előrejelzés az alábbi megfontolásokon alapul:*³

- a városban a természetes szaporodás/fogyás folyamatai az országosan előre jeltettekhez hasonlóan alakulnak;
- a nemzetközi vándorlásban Budapest az elkövetkező időszakban erősen pozitív egyenleget mutat fel (még abban az esetben is, ha az ország egésze szempontjából negatív az egyenleg);

¹ Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html (28. o.)

² Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html

³ Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html (26. o.)

- a belföldi vándorlás tekintetében Budapest a vidékhez és az agglomerációhoz képes „vesztes” marad, legfeljebb – a legoptimistább változat szerint – nullszaldós helyzet jöhet létre.

A *nemzetközi migráció* kitüntetett célpontja Magyarországon belül Budapest, ahol az illegálisan itt tartózkodó külföldiek száma sokszorosán meghaladja a legális tartózkodási engedéllyel rendelkezőkét. A Budapesten élő, tartózkodási engedéllyel rendelkező külföldiek száma a rendőrség információi szerint meghaladja a 40 ezer főt. Feltételezések szerint Budapesten is várható a még csak nemrégiben elindult bevándorlás felgyorsulása, szerény becslések szerint 2010-ben a külföldiek száma meghaladhatja a 200–250 ezer főt.

Ez azt jelenti, hogy ha a *népességszám* bevándorlók nélkül 1,75 millió fő körül alakul 10–15 év múlva, a külföldiek aránya 12–15 százalékot fog kitenni. Ez az arány még így is kisebb lenne más európai nagyvárosokban tapasztaltaknál (ma Zürichben, Bázélban, Párizsban vagy Londonban a külföldiek aránya 20%-ot meghaladó, Bécsben 18%, Berlinben 12%).¹

Munkaerő-kereslet és -kínálat várható alakulása

*A munkaerő-kínálat és a munkaerő-kereslet trendje ellentétes irányban fog elmozdulni a következő évtizedekben. Ennek különböző hatásai lehetnek a munkaerőpiacra:*²

- növekedni fog az ingázás,
- megnövekszik az agglomeráció népessége, nemcsak a szuburbanizációnak, hanem az ország távolabbi térségeiből bevándorlóknak tulajdoníthatóan is,
- Budapesten is kialakul, illetve erősödik a munkaerőpiac polarizálódása, a magas kvalifikáltak koncentrációja még jellegzetesebb lesz a fővárosban, és a nagy teljesítményű gazdaság, illetve a jól fizetett kvalifikált réteg kiszolgáltatására az alacsony képzettségű munkaerő a munkaerőpiac jelentős hányadát fogja kitenni, hasonlóan a nyugat-európai nagyvárosok foglalkozási szerkezetéhez,
- munkaerőhiány mutatkozik, amely vonzó hatású lesz a külföldiek bevándorlására, illetve az ország elmaradott térségeire,
- a munkanélküliség tovább csökken, és az országban a legalacsonyabb szinten marad.

Jövedelmi viszonyok

A budapesti társadalom máris jelentős különbségeket mutat a vidéki társadalmi tagozódáshoz és jövedelmi helyzetéhez képest. *Míg a lakosság 18%-a lakik a fővárosban, az összes adók felét a budapestiek fizetik.* Az egy budapesti lakosra jutó jövedelem 51%-kal, az SZJA értéke pedig 83%-kal haladja meg az országos átlagot. Minde mellett eltérő a társadalom belső jövedelmi tagozódása is Budapesten és vidéken.

Budapesten kisebb a legszegényebbek csoportja és nagyobb arányú a gazdagoké és mégis itt a legtöbb hajléktalan. Budapesten az SZJA teljes összegéhez kisebb a szegények hozzájárulása, és ennek megfelelően a budapesti gazdagok (az összes adófizető 11,1%-a) fizetik be a budapesti SZJA több mint 52%-át. A területi differenciálódást jól jelzi, hogy a gazdagok megoszlása *Budapest és a vidék* között kéthar-

¹ Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html (27. o.)

² Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html (28. o.)

mad-egyharmad; az összesen befizetett SZJA-ban 73,2%:26,8% a Budapest-vidék arány.¹

A várható változások is jobban kedveznek a budapestieknek:

- Egyrészt a foglalkozási szerkezet a nagyobb jövedelmű ágazatok felé nagyobb arányban tolódik el Budapesten, mint vidéken.
- Másrészt a dinamikusabb gazdasági fejlődés következtében nagyobb lesz a munkaerő-kereslet Budapesten, mint vidéken, ez részben felveri az átlagbéreket, részben lecsökkenti a munkanélküliséget.

Ezek a változások azonban minden valószínűség szerint vonzani fogják a legális és illegális, többségében szegény bevándorlókat.

IV.2.5. A város központi szerepkörei

Amíg az utóbbi 70–80 évben Budapest gazdasági és térszerkezete a városnak az országban betöltött központi szerepét tükrözte (spontán módon és irányítottan egyaránt), addig *a jövőben a városnak egyszerre háromféle térbeli szinten kell a betöltendő fontos szerepére felkészülnie.*²

- *makroregionális európai szerep:* Budapest a Nyugat-Európát a Délkelet-Európával és a Közel-Kelettel összekötő regionális tengely csomópont jelentőségű városa. E szerepet elsősorban a pénzügyi, üzleti szolgáltatás, európai jelentőségű innovációs klaszterek, logisztika és regionális központi irányítási szektorai- ban tudja kamatoztatni. Ez a funkció jelentős mértékben kiegészíti a főváros hagyományos országos központi és adminisztrációs funkcióit, és erősíteni fogja Budapest innovációs és városias karakterét;
- *mezoregionális országos szerep:* az ország központi régiója adminisztratív, pénzügyi és informatikai szolgáltatást nyújtó, valamint ipari termelőközpont. Budapest az ország észak-dunántúli (Bécs, Győr, Székesfehérvár) és közép-magyarországi (Gödöllő, Kecskemét) fejlődési nagyrégióiban jelentős szerepet kap. Az új szerepkörben Budapesten belül, bizonyos iparágak fennmaradása mellett, várhatóan gyengülni fog a „hagyományos” ipar szerepe, s a mezorégió városon kívüli részeibe helyeződnek át egyes fejlesztések súlypontjai is;
- *agglomerációs térség:* a város a vele együtt élő agglomerációs lakókörnyezet és vállalkozási területek számára központi kiszolgáló-funkciókat fog biztosítani. Ez a funkció erősíteni fogja Budapest kereskedelmi szolgáltatási bázisát, kulturális, oktatási és egészségügyi szolgáltatásait, ugyanakkor gyengülhet a város képessége a felső középosztályba tartozó családok városlakóként való megtartásában. Az agglomerációs funkciók bővülése – még bizonyos mértékű térségi decentralizáció mellett is – további megterhelést fog jelenteni a regionális egyéni- és tömegközlekedési infrastruktúrára.

Optimális esetben Budapest különböző szintű központi szerepkörei egymást erősítik. Ennek eléréséhez a város törekvésein túlmenően szükség van *a regionális szintű együttműködésre és a központi kormány támogatására is.*

A kormánynak – az országot ma jellemző térbeli egyenlőtlenségek szükségszerű kezelése mellett – megkerülhetetlen feladata az európai szinten is jelentős központi

¹ Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html (29. o.)

² Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html

magyar városrégió nemzetközi versenyképességének növelése, ami az egész ország számára pozitív következményekkel jár.

IV.3. Az idegenforgalom szerepe

A turizmus világgazdasági jelentősége

A turizmus szerte a világon az egyik legdinamikusabban fejlődő ágazat. *A fejlett országokban a turizmus fő hajtóerejének a következő tényezők tekinthetők:*

- növekvő lakossági jövedelmek
- tendenciájában növekvő szabadidő
- általában korosodó népesség

A turizmus gazdasági jelentőségei közé sorolható, hogy segítségével az *elmaradott térségek felzárkóztatása felgyorsítható, gazdaságélénkítő hatású, elősegíti a gazdasági egyensúly javítását.*

A turizmus jelentősége nem csak gazdasági területen jelentkezik. A turizmus által termelt devizabevételek fontosak az országnak, azonban a turizmus legfőbb jelentősége *társadalmi és természeti hatásaiban* van. A turizmus lehetőséget biztosít az emberek rekreációjára, ezáltal hozzájárul az *egészséges életmód* kialakításához, *közvetítő szerepet tölt be a különböző kultúrák között, és erősíti a toleranciát.* Elősegítheti a munkahelyteremtést, a regionális kiegyenlítődést, az emberek ismereteinek növekedését. Emellett a gazdasági hatások fontosak, mert jelentős mértékben képesek a fizetési mérleg hiányát fedezni, a turizmus devizaegyenlege hozzájárul a nyersanyagimport fedezéséhez is.

Az uniós csatlakozás hatása a turizmusra

Az egységes belső piaccal függ össze, hogy eltűntek az unión belüli határok, így egyszerűbbé válik az utazás, amely ösztönzőleg hat az országok közötti idegenforgalomra. A szolgáltatások szabadságával kapcsolatban a turizmust érintően elmondható, hogy a *turisztikai termék olyan sajátos, szolgáltatásokban megtestesülő áru, ahol nem a termék, hanem a termék igénybevevője lépi át a határt.* A szolgáltatás és személyek szabad mozgása a turizmus tekintetében sok esetben egybeesik.

Az egységes belső piac alkotta biztonsági övezet az unió bővítésével tovább tágul. Ha figyelembe vesszük, hogy a béke és jólét iparágának is nevezett turizmus csak békében, biztonságos körülmények között működhet, úgy az uniós csatlakozásunk az ágazat egyik legnagyobb hajtóerejének is tekinthető.

Az Európai Unióhoz való csatlakozásunkkal Magyarország a világ legnagyobb – bár arányaiban csökkenő jelentőségű – turisztikai piacának válik részévé.

Az ezredforduló első éveit jellemző arányok jól szemléltetik, hogy uniós csatlakozásunk mekkora piacbővülést okoz a turizmusban érintett vállalkozók számára is. Az EU-polgárok kétharmada az unióban tölti el szabadságát, *a világturizmusból származó bevételek mintegy 50%-a az EU piacán képződik,* és a magyar turisták fele is a tagországokba utazik leginkább. A magyarországi kereskedelmi szálláshelyeken eltöltött vendégéjszakák közel 70%-át ugyancsak az unióból érkező vendégek teszik ki.¹

Egységes európai szintű turizmuspolitika hiányában az idegenforgalmi ágazat szabályozása tagországonként eltérő. Infrastrukturális lemaradásuk pótlásához, elmaradott régióik fejlesztéséhez és a turisztikai ágazat fejlesztéséhez, valamint versenyképességük fokozásához forrásokra van szükségük. Az uniós források e célokra a strukturális és a kohéziós alapok keretében állnak rendelkezésre.

¹ Forrás: KSH.

V. BUDAPEST JÖVŐJE

V.1. Célok

Az elmúlt negyven évben elmaradt infrastrukturális fejlesztések ma már együtt jelentenek gondot azzal a kihívással, hogy Budapest az európai nagyvárosok sorában elfoglalhassa azt a szerepet, amelyre egyébként többek között elhelyezkedése okán joggal tarthat igényt.

A magyar főváros célja, hogy régióközponttá váljon, a tudás, a kultúra, a tudomány városa legyen. Ám ezt tűzte ki maga elé Bécs és Prága is. A város több évszázadra visszatekintő kereskedővárosi sajátosságait és hagyományait nem elsorvasztani, hanem jól kihasználni volna érdemes.

Budapest geopolitikai helyzeténél fogva mindig is fontos kereskedőváros, valamint *kelet és nyugat ütközőpontja vagy összekötő hídja volt.* Ezt a helyzetét tovább kellene erősíteni.

Nincs még egy olyan közép-európai város, ahol a szárazföldi utak ennyire sok irányból futnak össze, tetéztve a Dunával, amelynek lehetőségei jelenleg nincsenek kiaknázva. A csomóponti helyzet jó kihasználása *logisztikai központok* idetelepülésével, és egyéb, ezzel összefüggő funkciók megjelenésével járna.

Budapest és régiója egy olyan valós följajzi helyet jelenthetne, amely alkalmas arra, hogy *kilépve a virtuális üzleti kapcsolatok világából találkozási pontként szolgáljon.* Persze ehhez egyebek mellett autópálya-hálózat, a dunai hajózás felélesztése és a repülőtér fejlesztése elengedhetetlen feltételek. Bizonyosan változtatni kell azon a mai állapoton is, hogy ha egy üzletember Bécsből egy óra repülés után Budapestre érkezik, ismét ennyi időre van szüksége, míg Ferihegyről eljut a belvárosba. Magas szintű közúti, vasúti, vízi és légi közlekedési rendszer kialakítása a cél.

A városfejlesztési koncepcióban három prioritást érdemes kiemelni:

- *Erősíteni kell Budapest „kapu” és „híd” szerepét,* vagyis a fejlett Nyugatról érkező pozitív gazdasági hatások befogadásának képességét, valamint a közvetítő szerepét Nyugat és Kelet, a főváros és a vidék, Budapest és régiója, agglomerációs gyűrűje között.
- *Erősíteni kell Budapest versenyképességét,* fejleszteni kell gazdasági teljesítőképességének feltételeit. A budapesti gazdaság dinamikus fejlődése egyrészt az ország GDP-növelésének meghatározó tényezője, másrészt a főváros gazdaságából származó közvetlen bevételeinek és a helyi lakosság jövedelemnövekedésének, életszínvonal-emelkedésének kulcsa.
- A gyors átalakulás, a gyökeres strukturális változások feszültségekkel járnak, átmeneti szűk keresztmetszeteket teremtenek a térszerkezetben, a munkaerőpiacon, a környezet használatában stb. A gazdasági program részévé kell tenni a *strukturális zavarok csökkentését.*

V.2. Jövőkép

Kihívások → feladatok

- fel kell készülni a város regionális szerepének erősítésével és a gazdaság hatékonyságának növelésével az információs társadalom kihívásaira, az üzleti szolgáltatások, a tudásalapú gazdaság, a kutató-fejlesztő tevékenységek erősödő nagyvárosi koncentrációjára, valamint a folytatódó globalizációra, a gazdaságban bekö-

vetkező tőkekoncentrációra, a multinacionális vállalatok fokozódó jelenlétére és hatására;

- felelősségteljes feladat a természeti és épített környezet hosszabb távú fenntarthatóságának biztosítása, az élet minőségének javítása mellett;
- elkerülhetetlen a városokra koncentrálódó szegénység problémáinak kezelése, a leszakadó társadalmi csoportok számára az integrálódás, a hátrányok behozása esélyének megadása;

Budapest történelme, városszerkezete, épített környezete azt mutatja, hogy a város korábbi *dinamikus fejlődési periódusai*, adminisztratív, gazdasági, oktatási és kulturális ereje egy nagyobb térségben elfoglalt innovációs és közvetítő szerepköréből fakadtak.

A város nagy távlatú jövőképeinek másik kiindulópontja az, hogy az európai fejlődés lényegi eleme a *városok vezető szerepe*, a társadalmi és kulturális integráció helyeiként, a demokrácia bázisaként, a gazdasági fejlődés motorjaként.

A város nagy távlatú jövőképeinek kulcsfontosságú eleme, hogy *Budapest és térsége – az egyesült Európa integráns részeként – nemzetközi metropolisszá formálódjon, amely kedvező geopolitikai helyzetét optimálisan kihasználva hídfő és korlátozott regionális központ szerepköröket töltsön be*, különösen a piaci szolgáltatások, az informatika, a makroregionális logisztikai funkciók, az idegenforgalom és a kulturális kapcsolatok területén.

E központi szerepkörökhöz kötődően Budapest az információ, a tőke, az áruk és a kulturális javak tekintetében a legfontosabb *találkozó- és cserehelyé válik* a nyugat-európai, illetve a kelet-délkelet-európai országok között, melyek felé kétirányú közvetítő szerepet is betölt.

A gazdagodó regionális szereppel együtt formálódik Budapest főváros szerepe is, amennyiben Budapest törekszik az erős nemzetközi regionális csomóponti szerepéből fakadó előnyök egy részét az ország más régiói felé továbbítani, az ország többi nagyvárosa, illetve régiót körülvevő városgyűrűvel való intenzív kapcsolatai és egyes funkciók megosztása révén.

V.3. Fejlesztési prioritások

- *A geopolitikai helyzet kihasználása*, a városi gazdaság hatékonyságának elősegítése: az Európán belüli kedvező pozíció megfelelő funkciók kiépítésével való optimális hasznosítása, a főváros központi szerepeinek vállalásához szükséges feltételek biztosítása, elsősorban azoké, amelyek a főváros gazdasági, idegenforgalmi, logisztikai stb. feladatainak betöltéséhez feltétlenül szükségesek.
- *A gazdasági szerkezet hatékonyságának növelése (klaszterek)*: a budapesti gazdaságban a rendszerváltozás során széttestek a vállalaton belüli és a vállalatok közötti szervezeti, kooperációs kapcsolatrendszerek, hálózatok. A beáramló külföldi működő tőke igen gyorsan duális struktúrát hozott létre, vagyis a multinacionális, tőkeerős, fejlett technológiával termelő vállalatokkal a magyar kis- és középvállalatok nem képesek lépést tartani.
- *A közlekedési krízis oldása*: a közösségi (tömeg-) közlekedés prioritásának biztosítása mellett az egyéni közlekedés és a parkolási rendszer differenciált fejlesztése. Az intermodiális közlekedés fejlesztése: az agglomeráció és Budapest közlekedésének modernizálása, gyorsvasút hálózat kiépítésével, metró vonalak számának növelésével.

- *Az épített és a természeti környezet minőségének javítása:* a lakosság életkörülményeit alapvetően meghatározó feltételek (városrehabilitáció, lakáshelyzet, infrastruktúra és környezet) javítása annak érdekében, hogy a növekvő életminőségi elvárások a városon belül is kielégíthetők legyenek, csökkenjen a városból való elvándorlás, javuljon a város népességmegtartó képessége.
- *A város és környéke térségi integrációjának fejlesztése:* a kompakt városfejlődési elv érvényesítése érdekében a jobb kooperáció lehetőségeinek keresése a nagyvárosi tér egyéb szereplőivel, a térséggel közösen indítható programok megfogalmazása.
- *Az infosztráda budapesti kapcsolódásainak kiépítése:* feltételek megteremtése ahhoz, hogy a városlakók növekvő hányada hozzáférhessen az internet adta lehetőségekhez
- *Határfőváros szerep.* Budapestnek a határország fővárosa státusz speciális lehetőségeket biztosít, amelyeket szisztematikusan ki kell építeni (Bécshez hasonlóan, amely sikeres volt ebből a szempontból).
- *Regionális szolgáltató, logisztikai szerep erősítése.* A megfelelő fejlesztések segítségével optimálisan ki kell használni a budapesti térség kiemelten fontos adottságát, az integrált áruszállításra szervezhető logisztikai potenciálját.
- *A sokszínű kulturális kínálat, az egészséges életmód, valamint a sport és a szabadidő-eltöltés feltételeinek biztosítása:* a városfejlődés e „lágyabb” elemeinek további fejlesztése alapvetően fontos ahhoz, hogy a város ki tudja teljesíteni regionális központi szerepkörét, miközben lakossága számára is érdekes és vonzó helyszínt teremtsen.

V.3.1. Geopolitikai helyzet kihasználása, klaszterek

A geopolitikai helyzet kihasználása, a fővárosi gazdaság hatékonyságának elősegítése *Budapest egyedülálló adottsága* kedvező geopolitikai helyzete: a Nyugat-Európából Kelet-Délkelet-Európa felé irányuló közúti és vasúti forgalomnak lényegében Budapesten keresztül kell haladnia.

Ebből a szempontból *Budapest versenylőnyben van* Béccsel és Prágával szemben, helyzete egyedül Varsóéhoz hasonlítható, amely a Nyugat-Európából Kelet-Északkelet-Európa felé irányuló közúti és vasúti forgalomnak hasonlóan egyedülálló központja.

A kedvező geopolitikai helyzet tartósan érvényesülő adottság, hatása azonban erősen lecsökkenhet, amennyiben kihasználására nem történnek időben megfelelő intézkedések, miközben az alternatív útvonalak (Szlovákián, illetve Szerbián keresztül) gyorsított ütemben épülnek.

Szükséges tehát a nagy térségi hálózati rendszerek integrált fejlesztése, országos és regionális kooperáció az integrált áruszállításra szervezhető logisztikai potenciál optimális kihasználására, a szárazföldi, folyami vízi úti és repülőtéri adottságok fejlesztésével.

Budapest központi szerepkörének erősödésével *európai csomóponttá* válhat, elégséges kapcsolati és vonzerővel rendelkezhet a nemzetközi gazdasági kapcsolatok, tőkemozgások, kereskedelmi és termelő folyamatok fejlődésére, valamint e hatások továbbítására más térségek felé (Kelet-Európába, a magyar vidékre).

Tapasztalatok szerint a kapuváros és híd szerepek azokat az országokat erősítik, amelyek régióközpontja egyben a legnagyobb városa, többnyire fővárosa.

A stratégiának Budapest, a budapesti agglomeráció jobb megközelíthetőségét kell elősegítenie, amely a nagytérségi közlekedési rendszerek integrált fejlesztésével érhető el.

A cél nem a minél nagyobb nemzetközi tranzitforgalom áteresztése az országon, hanem az általa hordozott *globális gazdasági folyamatokba való bekapcsolódás*.

Ennek érdekében Budapestnek és környékének déli térségében a kereskedelmi, logisztikai funkciókat kell fejleszteni (egy része adott: Mo, autópályák kapcsolatai, sűrű vasúthálózat; más részét most kell kiépíteni: a Dunával, a repülőterekkel való kapcsolat megteremtése, a távolsági vasúti, közúti, vízi és légi hálózatok létesítményeinek korszerűsítése, hatékonyságának növelése).

Budapest gazdasága terciarizálódik, a fejlődést előmozdító modern ágazatok itt koncentrálnak. Az ágazatok, vállalatok között sűrűsödnek a kapcsolatok, kapcsolati rendszerek alakulnak ki. „Divatos” kifejezéssel a budapesti gazdaságban klaszterek formálódnak.

Ilyen klaszterek vannak kialakulóban:

- *a tudásiparban* (oktatás, továbbképzés, kutatás-fejlesztés, üzleti irányítás-vállalati központok, informatika, magas szintű szolgáltatások: média, marketing, pénzügyi szolgáltatások, üzleti tanácsadás, telekommunikáció stb.)
- *a feldolgozóiparban* (gyógyszeripar, elektronika, gépipar, kivitelezés-gépészet, finom mechanika, nyomdaipar, tervezés-irányítás, vállalati központok, kereskedelem, kutatás-fejlesztés, logisztika, szállítmányozás stb.)
- *az idegenforgalom, a kultúra, a szolgáltatások területén* (vendéglátás, szálláshely, rendezvények, kiállítások, konferenciaturizmus, kis- és nagykereskedelem, közlekedési és távközlési csomópont, kulturális szolgáltatások stb.).

Regionális klaszterek

A klaszterek a gazdasági szereplők, vállalatok és intézmények tartós együttműködésén alapuló hálózatok, *a klaszterszerveződés a benne részt vevőknek jelentős előnyöket nyújt a termelékenység és az innovációs kapacitás növelésében*.

A regionális klaszterek – amilyen egy nagyváros gazdaságának szerveződése – a versenyző és kooperáló vállalatok, a kapcsolódó és támogató iparágak, az infrastruktúra és a szolgáltatás, a vállalkozói szövetségek innovatív kapcsolatrendszerének, vagyis az iparági klasztereknek földrajzi koncentrációi.

A regionális klaszterekben a termelési költségeket csökkentő tényezők az agglomerálódásból eredő méretgazdaságosságból, a helyi és urbanizációs előnyökből származnak.

A klaszterek megerősödésével *felgyorsul a gazdaság fejlődése*. A gazdaság kiegyensúlyozott szerkezete jön létre, több lábon álló gazdaság, a nagyvállalatok és a kis- és középvállalatok közötti sűrű kapcsolati rendszerekkel.

Oldódik a magyar/budapesti gazdaság duális szerkezete, elsősorban a magyar középvállalatok képesek lesznek a külföldi nagyvállalatok, multinacionális vállalatok beszállítóivá válni.

Létrejön a *technológiai transzfer a high-tech vállalatoktól a gazdaság alacsonyabb műszaki színvonalon álló vállalatai felé*.

*A klaszterizálódással tehát felgyorsul a helyi gazdaság integrálódása is, kialakul a budapesti gazdasági körzet:*¹

- a GDP gyors, az országos átlagnál gyorsabb növekedése,
- a magas hozzáadott értéket termelő ágazatok arányának növekedése a gazdaságban,
- a vállalatok között kapcsolati hálók sűrűsödnek, erősödik a vállalatok közötti együttműködés: a nagyvállalatok és a KKV-ok, a külföldi és a hazai vállalatok, a különböző ágazatok között.
- felgyorsul a technológiai fejlődés, csökkennek a fejlett és kevésbé fejlett ágazatok, vállalatok közötti különbségek (tőkeellátottságban, termelékenységben, jövedelmezőségben).

Budapest gazdaságszerkezetének tudatos alakításához szükség van a nemzetközi működő tőke bevonására, a nemzetközi vállalatok letelepedésére és meglévő beruházásainak bővítésére.

A városmarketing *feladata egyrészt azoknak a helyzeti előnyöknek a feltárása és propagálása, amelyek Budapestet megkülönböztetik a közép-európai régióban, másrészt azoknak a követelményeknek a megismerése, amelyek döntően befolyásolják a nemzetközi vállalatok telephelyválasztását.*

Budapest tudásalapú szektorainak fejlődését három folyamat alapozza meg:

- a magas képzettségű munkaerő folyamatos termelése és megtartása, különösen a felsőoktatási és kutatói intézmények budapesti koncentrációjából adódóan,
- a nemzetközi cégek globális „tudásalapú beszállítói hálózatának” kiépítése,
- a helyi vállalkozói és vállalatirányítási kultúra erősítése.

V.3.2. Budapest – EU határfőváros szerep

Budapest egy EU-tagország fővárosaként sok vonatkozásban új helyzetbe kerül. Különleges vonása ennek a helyzetnek az, hogy *Magyarország várhatóan jó néhány évig EU határország lesz.*

Ennek a ténynek vannak negatív vonásai (mint pl. az ország keleti-délkeleti határainak schengeni határként való kiépítési és őrzési kötelezettsége). *Budapestnek azonban a határország fővárosa státus inkább speciális lehetőségeket biztosít, amelyeket (Bécshez hasonlóan, amely nagyon sikeres volt ebből a szempontból) szisztematikusan ki kell építenie, és intenzíven ki kell használnia.*

Budapestnek a már meglévő nyugati kapcsolatainak fenntartása és erősítése mellett – erőfeszítéseket kell tennie a Kelet-Délkelet-Európa felé irányuló kapcsolatok kiépítésére és javítására. Ennek „szintjei” lehetnek a városközi kapcsolatok, a NUTS-2 regionális kapcsolatok.

Budapest a jelenlegi felállás szerint nem önmagában alkot NUTS-2 szintű régiót, hanem Pest megyével együtt a *Közép-magyarországi Régió* részét képezi. Budapestnek szisztematikusan arra kell törekednie, hogy nagyvárosi régióként optimálisan tudja kihasználni az EU intézményrendszerében, támogatási struktúrájában lévő összes lehetőséget.

Budapestnek aktívan *be kell kapcsolódnia az EU regionális politikájának alakításába, különös tekintettel a nagyvárosi régiók speciális problémáinak és a nagyvá-*

¹ Forrás: www.budapest.hu/2002/varosfejlkonc.html (68. o.)

rosok különleges szerepének elismertetésére, az EU intézményrendszerében való megjelenítésére.

V.3.3. Budapest regionális logisztikai szerepkörének erősítése

A világ nagy gazdasági térségei között a harc ma a gazdasági térségeken kívüli területeken elérhető befolyásért zajlik. Az összeurópai szempontból is kiemelt jelentőségű fejlődési folyamatban Budapest, illetve a Közép-magyarországi Régió akkor vehet részt sikeresen, ha javul a régió megközelíthetősége, a nemzetközi kereskedelmi, szállítási folyamatokhoz való – térség és az egész ország számára kedvező – kapcsolódása. Ehhez a nagytérségi közlekedési rendszerek integrált fejlesztése szükséges.

Ezzel párhuzamosan, megfelelő fejlesztések segítségével, *optimálisan ki kell használni a budapesti térség különösen fontos adottságát, az integrált áruszállításra szervezhető logisztikai potenciálját.*

Budapestnek a kontinens térszerkezetében elfoglalt fekvése, kiváló magisztrális szárazföldi (közúti, vasúti) kapcsolódásai, kiegészülve az északi és déli tengereket összekötő folyami vízi úttal és a kontinens léptékében is jelentős repülőtérrel, lehetőséget nyújt egy *tetramodális logisztikai rendszer* kialakítására (a Ferihegyi repülőtér, a dunai kikötők, a vasúti terminálok és a négy „helsinki” közúti folyosó összekapcsolásával).

Az így létrejövő *infrastruktúrára alapozható logisztikai központ létrehozása költséges és hosszán megtérülő beruházást jelent*, amelyben a magyar tőke csak részleges szerepet játszhat.

E központok koncessziós formában történő megvalósítása iránt érdeklődő külföldi beruházók alapfeltételnek tekintik a költségvetési finanszírozást igénylő külső infrastruktúra (vasút, közút és/vagy vízi út, energia, hírközlő- és vízhálózat) meglétét.

Mivel a nemzetközi szállítási folyamatokban történő részvételért *az országok közötti verseny nagy*, a főváros döntéshozatali, finanszírozási kompetenciáját meghaladó határozott állami elhatározás, cselekvés és költségvállalás teremtheti meg a felkínált lehetőségek kiaknázásának feltételeit.

A nemzetközi közlekedési csatornák a főváros délnyugati, déli és délkeleti peremén és város környéki zónájában az Mo-s térségében csomósodnak, itt indokolt a logisztikai funkciók kifejlesztése. Már ma is élénk tevékenység figyelhető meg ebben a térségben: meglévő ipari területek alakulnak át raktárakká, nyugat-európai szállítmányozási társaságok jelennek meg gyűjtő, elosztó raktárbázisok építésének szándékával.

A régió saját fejlődése és *kontinentális kapcsolati pozíciója*, illetve a fejlesztési hatásokat közvetítő szerepköre szempontjából meghatározó jelentőségű a Ferihegyi repülőtér, a Csepeli Szabadkikötő és a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ egymásra épített fejlesztése és transzkontinentális közlekedési rendszerbe ágyazása is.

E három, a szállítási folyamatokat integráló létesítmény alkotta *„aranyháromszög”* létesítményeinek kapcsolódása az országos vasúti és közúti hálózathoz, egy tag térség gazdasági prosperitása szempontjából meghatározó. Ilyen erős *logisztikai pillér* az országban máshol nem hozható létre.

V.3.4. A kultúra és szabadidő városa

Magas szintű kulturális-szabadidő-életmód feltételek biztosítása

Budapest távlatilag megcélzott regionális központ szerepkörének, fontos eleme megfelelő feltételek biztosítása az emberek megnövekedő *szabadidejének eltöltésé-*

re, egyre differenciálódó kulturális keresletük kielégítésére, életmódjuk egészségesebb irányba való megváltoztatására.

A szabadidő-eltöltés széles körű kínálatához és az életmód egészségesebbé tételéhez egyaránt hozzájárul Budapest „élményváros” irányba is való fejlesztése.

A kultúra-szabadidő-életmód kínálat fejlesztésének tengelyébe, mint stratégiai programok, a következők kerülhetnek:

- Budapest multikulturális jellegének erősítése
- Budapest Európa egyik zenei központjává fejlesztése
- A belvárosi rehabilitáció kulturális funkciójának kiteljesítése
- A kulturált és egészséges életmódhoz kötődő szabadidő-eltöltés formáinak elterjesztése
- Az infosztráda budapesti kapcsolódásainak kiépítése (feltételek megteremtése ahhoz, hogy a városlakók növekvő hányada hozzáférhessen az internet adta lehetőségekhez)

Budapest jövőbeni kulturális szerepének meghatározásakor abból kell kiindulni, hogy ez a város lehet az a „legkeletebbre fekvő találkozási pont” – mint az Európai Unió tagja –, ahol a nyugat-keleti üzleti kapcsolatok fizikailag is létrejöhetnek, itt találkozhatnak az ezekbe a térségekbe investáló befektetők partnereikkel.

E szerep ellátásához az is szükséges, hogy Budapest vonzó város legyen, megfelelő életminőséget, gazdag kulturális kínálatot, a szabadidő-eltöltés és szórakozás sokféle lehetőségét biztosítsa az itt élők számára.

Mivel a szabad rendelkezésű időalap a jövőben tovább növekszik, a maitól igen csak különböző, piacépes szabadidős infrastruktúrát kell létrehozni. Ez a cél – kulturális értelemben mindenképpen – csak erős versenyben érhető el, hiszen a regionális központ szerepének betöltésére Budapest, Bécs és Prága egyaránt törekszik.

A kulturális kínálat tekintetében mindkét konkurens város jelentékeny előnyökkel rendelkezik, mivel Budapest kínálata mind mennyiség, mind célcsoportorientáció, mind pedig szervezés tekintetében elmarad versenytársaitól.

A tranzitszerepre és ennek kulturális feladat-ellátására mégis Budapestnek vannak a legjobb esélyei, hiszen Prága földrajzi helyzete nem kedvez a keleti-délkeleti központ feladatkörnek, Bécs esetében pedig még mindig fennáll a kulturális attrakciók árelőnyéből adódó versenyelőnyünk.

A központoszerep megerősítése és a versenyhátrányok csökkentése a stratégiai feladatok közé tartozik. Ez egyidejűleg jelenti a főbb hátrányok – a műemlékek állapota, a modern művészeti ajánlatok alacsonyabb kínálata, a kulturális terek elégtelensége stb. – csökkentését, továbbá nagy koncepciójú kulturális tematikájú fejlesztéseket. Ide tartozhat például a kétnyelvű város eszméje. Kétnyelvű feliratok, kétnyelvű műsorújságok, kétnyelvű emberek.

Budapestnek lehetősége van visszanyerni (az előző századforduló Budapestjéhez hasonlóan) és újra kiépíteni multikulturális funkcióját, valamint betölteni Európa szívében azt a kulturális, gazdasági vezető szerepet, melyre múltja predesztinálja.

„Budapest az ország egyértelmű kulturális fővárosaként már ma is Európa egyik kulturális fővárosa” – hangoztatta DEMSZKY GÁBOR főpolgármester, amikor hivatalosan bejelentette: Budapest benyújtotta pályázatát az Európa kulturális fővárosa címre. Megjegyezte, az 1896-os millenniumi kiállításához hasonló, egész Európa figyelmét felkeltő bemutatkozásra adna lehetőséget Budapest számára, ha

2010-ben Európa hivatalos kulturális fővárosa lenne. Emlékeztet rá, hogy az EU bővítése előtt már 11 ország fővárosa megkapta ezt a címet.

A főpolgármester hangsúlyozta, hogy a világkiállítás és az olimpia megrendezésének irreális álma után *Európa kulturális fővárosává válni 2010-ben olyan megvalósítható álom, amely ahogy az egész országot 1989 után, ismét a kontinens térképének közepére helyezné a várost.*¹

ÖSSZEGZÉS

Munkám befejezéseként szeretnék visszautalni az első részben felvetett kérdésekre, melyek a '90-es évekről, a rendszerváltás utáni időszakról szóltak.

A kérdés akkor az volt, hogy melyek azok a területek, amelyek fejlesztése feltétlenül szükséges ahhoz, hogy Magyarország integrálódjon az Európai Unióba és versenyképes, modern piacgazdaságot építsen ki. *A megoldás akkoriban az infrastruktúra és a szolgáltatások fejlesztésének stratégiája volt.*

Az elmúlt 15 évben jelentős infrastrukturális beruházások történtek, lezajlott a privatizáció nagy része, a modernizációhoz szükséges jelentős mennyiségű működő tőke áramlott a gazdaságba s a kérdés most mégis ugyanaz: mit kell tenni, hogy stabil, jól működő gazdaságot hozzunk létre, hogy Budapestet európai uniós mércével is kiemelkedő fontosságú európai várossá fejlesszük?

A dolgozattól azt a következtetést lehet levonni, hogy *a válasz is ugyanaz, mint akkor: vagyis az infrastruktúra és a szolgáltatások fejlesztésének fontossága az uniós csatlakozás után is prioritást kell, hogy élvezzen.* Ugyanakkor *súlypontokat* kell képezni és kiemelni azokat a területeket, melyek stratégiai fontosságúak és azokat kell fejleszteni elsősorban.

Végezetül megállapítható, hogy Budapest ha megfelelő hangsúlyt helyez a dolgozatban felvetett *negatívumok javítására, kihasználja azokat a lehetőségeket*, melyek geopolitikai adottságaiból, kulturális múltjából fakadnak, képes lehet elfoglalni azt a régiós vezető pozíciót Európa szívében, mely történelmi múltja s uniós jelene alapján megilleti.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- ANTALÓCZY KATALIN – SASS MAGDOLNA: Működőtőke-befektetések és a külkereskedelem modernizációja (Külgazdaság, 2003/12, 4-35.o.)
- ARTNER – CSÁKI – INOTAI – SZALAVETZ: Gazdasági versenyképesség a XXI. Században (MTA VKI Műhelytanulmányok 53. szám, 2003. december)
- EHRlich ÉVA: A magyar infrastruktúra (Miniszterelnöki Hivatal, 2003)
- ÉLTETŐ ANDREA: Integráció és nemzetközi versenyképesség (MTA VKI Műhelytanulmányok 52. szám, 2003. november)
- FLEISCHER TAMÁS: Az infrastruktúra-hálózatok és a gazdaság versenyképessége (2003. augusztus)
- INOTAI – VERES: Hogyan lehetünk sikeres tagjai az Európai Uniónak? (MTA VKI Műhelytanulmányok 58. szám, 2004. május)

¹ Forrás: Metro hírújság 2005. 01. 04.

- MAJOROS PÁL: Az infrastruktúra és a szolgáltatások fejlesztésére alapozott gazdasági stratégia (Külgazdaság 1995/9)
- NIKODÉMUS ANTAL: A hazai innováció perspektívái (Külgazdaság, 2003/12, 37-51.o.)
- SASS MAGDOLNA: Versenyképesség és közvetlen külföldi működőtőke-befektetésekkel kapcsolatos gazdaságpolitikák (PM Kutatási füzetek 3. szám, 2003. szept.)
- TÖRÖK ÁDÁM: Az elektronikus gazdaság kibontakozása (Külgazdaság, 2002/5, 5-21.o.)
- GKI – KOPINT DATORG – TÁRKI: Az EU csatlakozás középtávú gazdasági és társadalmi hatásai Magyarországon 2006-ig (2004. március)
- GKI Rt.: A turizmus várható alakulása (2002. július)
- GKM: Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia (Vitaanyag 3. verzió, 2004. április)
- ICEG EC – Világgazdaság: A csatlakozó államok konvergencia-indexe (2004/1.)
- MTA VKI: A gazdasági versenyképesség erősítése (2004. július)
- MTA Stratégiai kutatások: Budapest nemzetközi város (2001)
- MTA Stratégiai kutatások – Társadalomtudomány on-line: Budapest világváros?
- PSZÁF: Az EU-csatlakozás hatása a magyar pénzügyi szektorra (2003. június)
- TÁGSZEM: Szakmai állásfoglalás Budapest városfejlesztési koncepciójáról (2004)
- www.amcham.hu: Közvetlen külföldi tőkebefektetések (2003. június)
- www.amcham.hu: Oktatás (2004. január)
- www.amcham.hu: Logisztika (2004. augusztus)
- www.amcham.hu: Adórendszer (2004. szeptember)
- www.budapest.hu: Budapest városfejlesztési koncepciója (2004.)
- www.budapest.hu/engine.aspx: EU - Magyarország: összehasonlító statisztikák
- www.budapest.neuropolis.hu: Anno (2004)
- www.eu.mti.hu/news.asp: Csatlakozó országok
- www.europa.eu.int: Európai Unió (2004)
- www.ingatlanbefektetes.hu: Budapest jövője (2002. október)
- www.portfolio.hu: Indul az adóverseny!? (2004. február)
- www.studiometropolitana.hu: A budapesti agglomeráció adottságai (2002)
- www.studiometropolitana.hu: Újjáéledő rozsdáövezetek (2003. július)