

УДК. 911.375(439)

doi: 10.15407/ugz2015.02.041

Эгеди Тамаш*Географический институт Венгерской академии наук, Будапешт***Ковач Золтан***Сегедский университет, Венгрия***МЕТРОПОЛИТЕНСКИЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ БУДАПЕШТА****Егеді Тамаш***Географічний інститут Угорської академії наук, Будапешт***Ковач Золтан***Сегедський університет, Угорщина***МЕТРОПОЛІТЕНСЬКИЙ ШЛЯХ РОЗВИТКУ БУДАПЕШТА**

У статті розглянуто теоретичні підходи до розуміння метрополізації, метрополітенського розвитку. Охарактеризовано основні стадії метрополітенського розвитку Будапешта і Будапештського столичного регіону (від середини XIX ст. донині) – їх визначальні риси та особливості. Виділено п'ять періодів у національній політиці територіального розвитку Угорщини після 1990 р. Розкрито значення Будапешта в Угорщині за різними соціально-економічними показниками. Показано сильні та слабкі сторони столичного регіону Угорщини, основні полюси його розвитку, а також можливості та загрози в розвитку конкурентоздатності єдиного мегаполісу країни. Висвітлено сучасні плани розвитку Будапешта відповідно до «Національної концепції просторового розвитку Угорщини».

Ключові слова: метрополізація; метрополітенський розвиток; столичний регіон; Будапешт.

Egedy Tamas*Geographical Institute of the Hungarian Academy of Sciences, Budapest***Kovacs Zoltan***University of Szeged, Hungary***THE METROPOLITAN DEVELOPMENT PATH OF BUDAPEST**

This theoretical paper deals with the metropolitan development of Budapest. In the first part of the article the concept of metropolisation and metropolitan government are briefly discussed. In the second part milestones of the metropolitan development of Budapest since second half of the 19th century are highlighted. Based on different socio-economic indicators the current position of Budapest within the Hungarian settlement system is analysed, then strengths and weaknesses of the metropolitan region will be introduced from an economic point of view. In the closing section the impacts of different national policies and strategies on the further development of the city and its agglomeration zone are highlighted.

Keywords: metropolization; metropolitan development; Budapest Metropolitan Region; Budapest.

Введение

В настоящее время в связи с глобализацией в развитии стран всё более возрастает экономическая роль мегаполисов и даже городов с более низким иерархическим рангом. Региональная конкурентоспособность в основном определяется городами [6]. Регион или страна будут успешными лишь тогда, когда их города успешны, и города также будут процветать, если процветает регион. В условиях глобальной конкуренции метрополитенские регионы могут занять ведущие позиции и получить дополнительные экономические преимущества, достаточно сильные, чтобы создать благоприятные условия для развития всей экономики.

Накопленный экономический, социальный, политический, культурный, функциональный потенциал играет важную роль в экономической конкурентоспособности и имеет решающее значение для дальнейшего стабильного городского и регионального развития. При этом условия экономического развития в муниципальных районах, по крайней мере в Европе, частично определяются их

историей. Унаследованное развитие является полезной концепцией, которая объясняет современные конкурентные позиции городских регионов [26].

Политические изменения в странах Восточной и Центральной Европы привели к различным направлениям в дальнейших путях их развития в политической, экономической и социальной областях, однако этот процесс фактически начался гораздо раньше. Мировой экономический кризис в прошедшее десятилетие только усилил дифференциацию стран Центральной Европы и их метрополитенских регионов. Вследствие этих процессов, а также кризиса в Венгрии, страна за период трансформаций потеряла свою ведущую роль в регионе, что повлекло за собой необходимость уточнить и роль Будапешта.

Рассмотрев современное состояние венгерских городов, можно утверждать, что города разных размеров и находящиеся на различных уровнях расселенческой сети имеют различные возможности для экономического соревнования между собой. Будапешт имеет выгодное положение в сис-

теме расселения Венгрии, так как он унаследовал путь развития столичного региона, который начался ещё во второй половине XIX ст., что позволило в начале XXI ст. сформировать сильную многоуровневую экономическую систему.

Цель данной публикации – детальное рассмотрение метрополитенского развития Будапешта. В теоретической части работы кратко изложена концепция метрополитизации, затем выделены основные стадии развития Будапешта, акцентируя внимание на особую роль национальной политики. Во второй части исследования рассмотрены сильные и слабые стороны современного положения Будапештского столичного региона.

Теоретические подходы к пониманию метрополитизации и управления метрополией

Метрополитизацию рассматривают как специфическую форму городской реструктуризации, которая обуславливает развитие городов путем установления между ними полицентрических отношений в связи с изменившимися политическими и технологическими условиями, вызванными глобализацией экономической деятельности, деиндустриализацией бывших индустриальных городов и возникновением новых экономических функций в наиболее привлекательных мегаполисах, которые становятся новыми центрами экономического развития [23, 28].

Метрополитизацию часто воспринимают и как новый результат экономических, управленческих и контролирующих функций, которые сосредотачиваются в метрополитенских регионах [16, 17].

Метрополитенское развитие рассматривается как результат проявления конкретной конкурентоспособности, которая базируется на таких преимуществах городов как концентрация на их территории населения, рабочих мест и различных экономических потоков вследствие развития специфических функций высшего ранга, которые обусловили их новую экономическую специализацию [27]. Эти функции проявляют себя как движущие силы экономического развития, и наряду с этим процессом возникают новые субцентры в рамках метрополитенского развития, которые, как правило, находятся далеко от границ главного города, порождая полицентрические процессы [24, 31].

Научная дискуссия по поводу взаимосвязи между городским развитием и агломерационными процессами имеет долгую историю, в которой акценты были постепенно смещены от традиционных подходов в рамках концепции иерархии городов [25] к концепции метрополитенского полицентрического развития [25].

Метрополитизация проявляется как морфологическая и функциональная организация пространства вокруг крупных городов [13]. Метрополитенские регионы и агломерации, которые возникают вокруг таких городов, являются важными узлами

глобальных сетей [15]. Эти сети играют важную роль в экономической специализации и в обмене товаров, переездах людей и передаче информации, а также в улучшении соответствующих инфраструктурных систем, что способствует дальнейшему укреплению материальных и нематериальных активов и потенциала метрополитенской сети [5].

Что касается конкурентоспособности в рамках международной доступности и включенности в существующие сети, то размещение штаб-квартир ведущих компаний, сосредоточение образованной рабочей силы, а также наличие благоприятных экологических условий и условий жизни для жителей и гостей города являются наиболее важными конкурентными преимуществами европейских метрополий [21].

Метрополитизация фактически означает дальнейшее увеличение территориальных диспропорций между ядрами городских регионов и периферийными регионами [3]. Национальная политика в Европе, направленная на региональное/метрополитенское развитие, была главным образом основана на двух конкурирующих парадигмах – концентрации и равномерного распределения. Доминирование концепции концентрации, как правило, имеет место в период быстрой модернизации и реструктуризации, когда основная цель национальной политики сосредотачивается на экономическом развитии и конкурентоспособности. Однако, если акцент делается на социальной интеграции и территориальной сплоченности, тогда задача равного распределения ресурсов выходит на первый план.

Начиная с 90-х гг. XX ст., суть и роль метрополитенского управления стали предметом широкого научного обсуждения. В данном направлении выделяют четыре основных подхода [18]: реформированный традиционный подход, концепция общественного выбора, новый метрополитенский подход к управлению, концепция территориального капитала. Что касается метрополитенского управления, то многие экономисты подчеркивают, что глобальные города регулируются глобальными рыночными силами [32, 34], а поэтому такие «города постмодернизма» следует интерпретировать как неуправляемые [10, 33].

Де Лотто [9] утверждает, что проблема планирования и управления связана с тем, что метрополитизация является результатом сложного комплекса взаимодействующих процессов и явлений на различных пространственных уровнях, которые не всегда возможно адекватно отобразить при планировании.

По мнению Ле Гале, который критикует гипотезу неуправляемости городов, последние могут управлять своей территорией, и метрополитенское развитие может стимулироваться в рамках специально отобранных национальных или региональных стратегий [23].

На основе опыта метрополитенского развития Центральной и Восточной Европы, в частности Будапешта, мы считаем, что наличие вышеупомянутых совершенно различных подходов связано с тем, что отношения между метрополитенским развитием и управлением кардинально изменилось за последнее десятилетие. Традиционное управление по вертикали с преобладанием роли столицы сменилось горизонтальным управлением, при котором существует взаимодействие управляемых единиц. Таким образом, особенно в странах Центральной и Восточной Европы, не имеющих четких и эффективных стратегий метрополитенского развития, не существует возможности заставить лиц, принимающих решения, разработать и реализовать их для метрополитенского региона. Это существенное политическое обстоятельство характеризует в т.ч. и Будапештский метрополитенский регион.

Новые формы управления метрополиями всё чаще используются для описания управления мегаполисами [1, 30], в результате чего приставка «новый» просто означает форму управления, сутью которой является более широкое и активное участие неуправленческих структур и организаций по отношению к традиционной иерархической власти. Следовательно, научная дискуссия по вопросам политики и планирования городского развития в последнее время всё больше смещается в направлении восприятия полицентрических концепций развития [22], как одной из форм постмодернизма в городском развитии в рамках стратегического планирования [16, 19].

Стадии метрополитенского развития Будапешта

Первоначальная фаза метрополитенского развития (до Первой мировой войны)

Основной целью венгерской региональной политики во второй половине XIX ст. было создание большого и современного европейского города, как выражения территориальной автономии в рамках соперничества с Австрией и Веней. Быстрое промышленное развитие с середины XIX ст. обусловило постройку венгерской железнодорожной сети, что способствовало формированию сети городов, которые стали центрами венгерской промышленной революции, позволившей вовлечь продукцию обширного сельскохозяйственного пространства в промышленную обработку и хранение. Промышленное развитие вызвало приток рабочей силы в города. По мере роста населения, поселения в черте современного Будапешта постоянно расширялись, столица обрела новые пригороды. По переписи 1869 г. население Будапешта (в современных границах) составляло 280 тыс. жителей (семнадцатое место среди крупнейших городов Европы).

Достигнутый в 1867 г. политический компро-

мисс между Австрией и Венгрией создал политические предпосылки для объединения трех городов (Буда, Пешт и Обуда), что официально было осуществлено в 1873 г. Это превратило Будапешт в столицу-близнеца дуалистической монархии и открыло новые возможности для его развития. Последняя треть XIX ст. была периодом самого динамичного роста города и его территориальной экспансии. К началу XX ст. население Будапешта выросло до 750 тыс. чел. (восьмое место в Европе).

Чтобы сохранить контроль над таким бурно развивающимся городом, в 1870 г. венгерское правительство учредило Совет общественных работ, который устанавливал контроль и надзор за территориальным развитием молодого мегаполиса, был разработан генеральный план, заложивший основные черты пространственного развития города и определивший главные направления его расширения, выделив в его составе функциональные зоны землепользования.

Метрополитенское развитие в межвоенный период

Первая мировая война и последующий распад Австро-Венгерской монархии оказали существенное влияние на пространственные связи Будапешта. По Трианонскому мирному договору Венгрия потеряла 71% своей прежней территории и 66% населения. Будапешт, который ранее был столицей страны с 21,0 млн жителей, отныне стал столицей для страны с 7,6 млн чел. В 1910 г. в городе сосредотачивалось менее 5% населения Венгрии, в 1920 г. – 12%. Будапешт с более чем 1 млн жителей был одинокой «звездой» венгерской системы расселения. Основной целью национальной политики в этот период было восстановление территориальной целостности Великой Венгрии. В этом отношении Будапешт, его экономический вес, а также политические настроения (центр кратковременной советской республики в 1919 г.) стали серьезной проблемой политики страны, в которой больше внимания было уделено развитию городов на остальной территории, в особенности второстепенных городских центров [2].

Как результат, в межвоенный период развитие Будапешта замедлилось. Типичным для данного периода был спонтанный незапланированный характер развития города, вызванный спекуляцией землей. Это был период экстенсивного роста пригородов, порожденный проблемами рынка жилья. Между 1900 и 1949 гг. их население увеличилось с 130 до 540 тыс. чел.

Метрополитенское развитие в период социализма

В 1949 г. Совет общественных работ Будапешта был ликвидирован. Городское развитие стало одним из составных частей национального планиро-

вания. Государственная социалистическая политическая структура централизованного управления обществом исключала возможность особого планирования на местном уровне.

Первоначально Будапешт был разделен на 10 районов (1873), позже, после административной реформы 1930 г. число районов увеличилось до четырнадцати. В 30-е гг. XX ст., когда пространственные связи между Будапештом и внутренними районами страны активизировались, были разработаны планы слияния пригородных муниципалитетов с самим городом. 1 января 1950 г. 23 независимых поселения в пригороде были включены в состав Будапешта. Одновременно было создано 22 района в пределах его административных границ.

После Второй мировой войны в результате земельной реформы и коллективизации в сельской местности, ускоренной индустриализации в 50-е гг. XX ст. Будапешт привлекал многих жителей из провинции, что привело к значительному абсолютному увеличению его населения, особенно промышленных рабочих. В то же время в рамках политики индустриализации государство стало уделять больше внимания разработке планов новых городов и формированию средних городских центров с упором на развитие в них промышленности [8, 37].

С начала 60-х гг. XX ст., в соответствии с национальными демографическими тенденциями и новой политикой регионального развития с целью сбалансированного распределения ресурсов, темпы прироста населения Будапешта постепенно замедлялись. Город вошел в постиндустриальную фазу развития. Началось сокращение занятых в промышленности при одновременном быстром их росте в сфере услуг. Замедление промышленного развития диктовалось также административными ограничениями. В основном по экологическим соображениям между 1968 и 1981 гг. около 250 промышленных предприятий были закрыты или выведены из Будапешта, открытие новых предприятий было сильно ограничено [20].

В 1971 г. правительство приняло Национальную концепцию развития сети расселения, которая стала основой градостроительной политики второй половины социалистического периода с целью более сбалансированного территориального развития Венгрии (например, были выделены пять городов-противовесов Будапешту – Мишкольц, Дебрецен, Сегед, Печ, Дьёр). Масштабная программа развития жилищного строительства в 60-е годы XX ст. обусловила территориальное расширение Будапешта.

Начало реализации в 1960 г. «Пятнадцатилетнего национального плана развития жилищного строительства» имело целью возвести 1 млн новых квартир по всей стране, из которых 200 тыс. должны были быть построены в Будапеште. Конец 60-х и

70-е гг. XX ст. были «золотым веком» жилищного строительства, когда ежегодно сдавали 15–20 тыс. новых квартир в Будапеште. Дефицит свободных площадей под застройку в черте города обусловил возведение нового жилья в новых, ранее не освоенных участках на его периферии. Большинство новых микрорайонов имели плохое транспортное обслуживание, что обусловило отсутствие их органической связи с городом.

Социалистическая эпоха привела к серьезным изменениям в развитии пригородной зоны Будапешта. При дефиците жилья в столице, в 1958 г. власти ввели строгие административные ограничения для контроля миграции. Лишь только те люди, которые работали или учились в Будапеште в течение пяти предыдущих лет, могли получить в нём прописку [20]. Это привело к динамичному росту населенных пунктов вокруг столицы, особенно в менее престижном юго-восточном направлении, который стал быстро растущей зоной пригородов. Определению границ агломерации города предшествовали серьезные дебаты. В 1971 г. в её состав были включены 43 населённых пункта. Площадь Будапештской агломерации составила 1143 км², а население увеличилось почти на 400 тыс. чел.

Изменения Будапештского столичного региона после 1990 года

После смены политического режима в Венгрии можно выделить пять периодов в национальной политике территориального развития [35]: 1) развития небольших населенных пунктов (1990 – 1994 гг.); 2) рецентрализации (1994 – 1998 гг.); 3) продолжения рецентрализации в сочетании с политикой с упором на развитие сельской местности (1998 – 2002 гг.); 4) децентрализации при акценте на развитие крупных городов страны (2002 – 2010 гг.); 5) сильной централизации с 2010 г. Это четко отражает частые повороты в политической ориентации постсоциалистической эпохи.

Несмотря на отсутствие четкой политики метрополитанизации и управления городом, роль Будапешта и его экономическое и функциональное господство в Венгрии не изменилось после падения социалистического режима. Напротив, его значение возросло (табл. 1). Это можно объяснить тем, что Будапешт и его агломерация были главным местом привлечения иностранных капиталовложений и передачи технологий, причём основное внимание уделялось развитию в нём инновационных и наукоемких отраслей промышленности, а также научно-исследовательских работ и высшего образования.

Изменение политической системы в Венгрии повлекло за собой кардинальную трансформацию в системе государственного управления и планирования. Законом №65/1990 было восстановлено самоуправление поселений. На демократических выборах были избраны новые органы местного са-

Таблица 1. Значение Будапешта в Венгрии

Показатель	2000 г.	2010 г.	Изменения между 2000 и 2010 гг.
Население Будапешта (тыс. чел.)	1811	1740	-4,0%
Население его агломерации (тыс. чел.)	640	826	+21,8%
Доля Будапешта в ВВП страны	34,6%	37,9%	+3,3%
Доля столичного региона в креативной экономике (по количеству соответствующих предприятий)	42,1%	45,5%	+3,4%
Количество предприятий, созданных исключительно путем привлечения прямых иностранных инвестиций	9346	14 616	+56,4%
Общее число перевезённых авиапассажиров (тыс. чел.)	2473	4875	+97,1%
Общее число студентов высших учебных заведений	99 564	158 404	+59,1%
Количество иностранных туристов, ночующих в гостиницах города (тыс. чел.)	1578	2398	+52,0%

Составлено по данным Центрального статистического бюро Венгрии

моуправления. При этом термин «муниципалитет» по отношению к Будапешту понимается на двух уровнях – всего города и его районов, так как была введена двухуровневая административная система, при которой 22 (с 1993 г. уже 23) района города имеют равные права с городом [36].

На метрополитенском уровне до 1997 г. в состав столичной агломерации входили собственно город Будапешт и 43 окружающих его населенных пункта. В соответствии с постановлением Правительства Венгрии №89/1997 данная агломерация включала в свой состав 78 независимых поселений и собственно город Будапешт. Таким образом, в 1997 г. уже насчитывалось 102 независимые самоуправляемые единицы столичного региона, в т.ч. сам город Будапешт, его 23 городских округа и 78 агломерационных поселений (в 2004 г. из-за дальнейшего деления их число выросло до 80).

Поэтому в 90-е гг. XX ст. стало крайне сложно согласовать интересы и планы развития в рамках Будапешта и его столичного региона. Конфликты возникали, с одной стороны, вследствие столкновения интересов городских районов и самоуправления столицы, с другой стороны, между Будапештом и муниципалитетами агломерации [14].

После 1990 г. изменение политической системы и возврат к рыночной экономике привел к существенной пространственной реструктуризации в городе и его столичном регионе. С позиций рынка недвижимости было переоценено значение различных функциональных городских зон, учитывая высокую степень децентрализации в рамках неоллиберального режима планирования. Несомненно, наибольший выигрыш от таких изменений получила пригородная зона. В течение последних двух

десятилетий «расползание» города стало одним из наиболее ярких явлений в Будапеште.

Большинство новых построек были сосредоточены внутри существующих посёлков (в форме заполнения участков) или же на их окраинах (как правило, на неосвоенных территориях). Вокруг Будапешта субурбанизация промышленности и сферы услуг началась несколько позже, чем жилая субурбанизация.

Таким образом, экономические и пространственные изменения в столичном регионе были наиболее интенсивными именно на периферии. Кроме того, в процессе перехода существенно изменились функции отдельных её составляющих, появились новые точки экономического роста с новыми функциями и специализацией [11]. Эмпирически удалось выделить несколько новых экономических полюсов, возникших в результате процесса реструктуризации Будапештской агломерации (рис. 1).

Современная ситуация – сильные и слабые стороны столичного региона Венгрии

Одной из сильных сторон Будапешта является его выгодное географическое положение. Холмистая, покрытая зеленью Буда отделена от плоского Пешта широким Дунаем. Великолепная панорама, открывающаяся с Королевского замка Буда, позволяет увидеть не только мосты через Дунай, но и архитектурные шедевры, заслуженно включенные в список «Всемирного наследия» ЮНЕСКО. Хотя венгерская столица является одним из крупнейших мегаполисов в Центральной Европе, это относительно компактный город, впе-

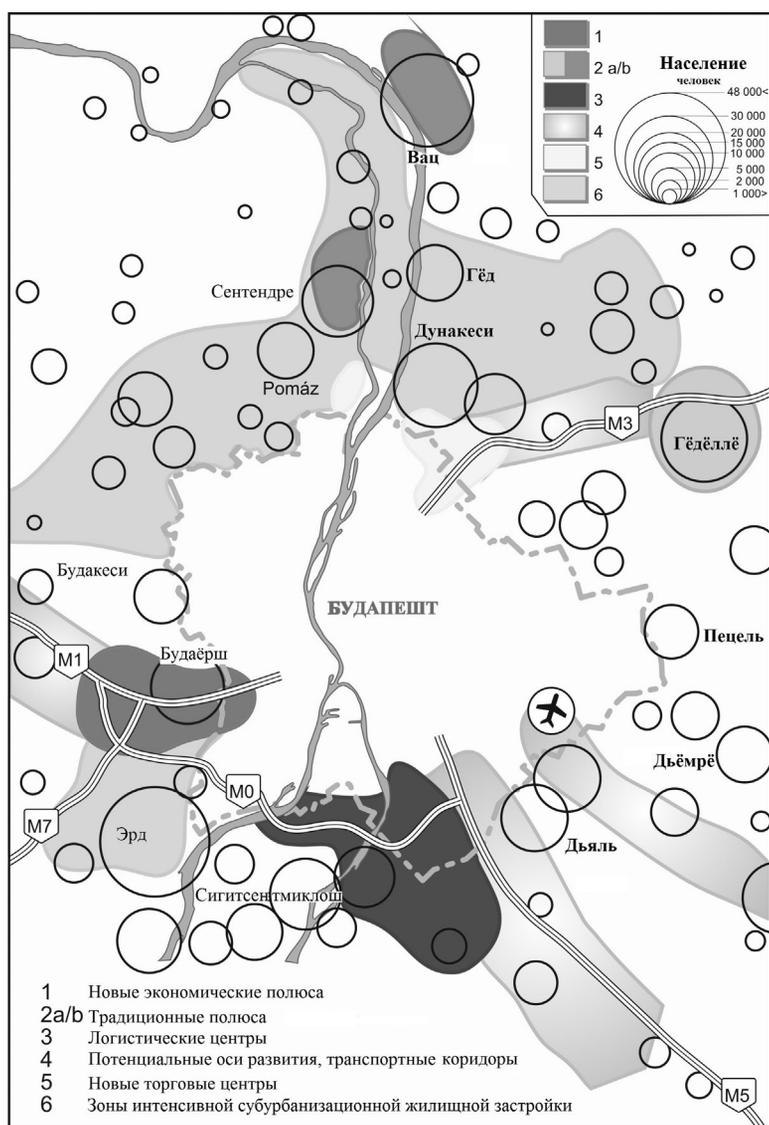


Рисунок 1. Полюса развития в Будапештском столичном регионе [4].

чатляющий своим архитектурным обликом, особенно зданиями, построенными в стиле модерн на рубеже XIX – XX ст. [29].

С социально-экономических позиций Будапешт, как единственный мегаполис страны, концентрирует значительную часть её экономического и демографического потенциала. На рынке труда Венгрии столичный регион привлекает «белых воротничков» и высококвалифицированную рабочую силу (табл. 2). Разнообразие и большое количество рабочих мест, наличие возможностей для карьерного роста являются одними из преимуществ этого мегаполиса, при этом они сочетаются с самыми низкими показателями безработицы в стране (4,3% до кризиса и 8,3% в 2013 г.).

В Будапеште почти $\frac{4}{5}$ валовой добавленной стоимости приходится на сферу услуг, что является высоким показателем даже по стандартам ЕС. Ведущую роль играет предоставление услуг в сфере недвижимости и экономических. Также в городе

развиты инновационно ориентированные отрасли экономики, такие как информационно-коммуникационные технологии, науки о человеке, физические науки (предоставление медицинских услуг, создание био- и нанотехнологий). Развитие сферы культуры посредством сохранения национального достояния и культурного наследия в сочетании с многочисленными культурными мероприятиями является одним из важнейших ценностей Будапешта. Город всегда играл выдающуюся роль в развитии сферы культуры на национальном уровне. И ныне значительная часть соответствующих организаций преимущественно сосредоточена здесь. Доля Будапешта в сфере культуры Венгрии составляет 45,5% (2011 г.).

Будапешт является бесспорным лидером в сфере высшего образования страны. В его университетах учатся и многочисленные иностранные студенты.

Будапештский метрополитенский регион (и сам город) привлекают значительные потоки иностранных и внутренних иммигрантов благодаря своей эффективной экономике и высокому качеству жизни. В связи с этим в 2008 г. прекратилась убыль населения в Будапеште.

Слабые стороны Будапешта были подвергнуты резкой критике общественным мнением, особенно по вопросам политического и административного управления. Слаборазвитая политическая культура и высокий уровень бюрократизации сферы государственного управления не могут способствовать социальному и экономическому развитию города и его

региона, что неизбежно сказывается на снижении его конкурентоспособности. С одной стороны, такой политический климат и экономические условия не способствуют привлечению новых предпринимателей, особенно в сфере малого и среднего бизнеса. С другой стороны, двухуровневая муниципальная структура Будапешта и наличие 23 полностью независимых городских районов ставит вопрос в политической плоскости об эффективности управления мегаполисом, который ныне является практически неконтролируемым из-за невозможности принятия совместных управленческих решений.

Будапешт также находится в невыгодном положении по отношению к другим европейским мегаполисам из-за запутанного налогообложения и высоких ставок налоговых платежей.

Одним из главных препятствий в развитии конкурентоспособности экономики является желание предприятий быть полностью независимым, что

Таблица 2. SWOT-анализ Будапештского метрополитенского региона

Сильные стороны	Возможности
<p>Доминирующий вес и решающая роль региона в национальной экономике</p> <p>Благоприятные позиции в секторе культуры</p> <p>Выгодное географическое положение Будапешта</p> <p>Высокий стандартный уровень предоставления услуг в сфере культуры</p> <p>Развитый рынок офисной недвижимости</p> <p>Широкие возможности для трудоустройства на региональном рынке труда</p>	<p>Высокая концентрация компаний и предприятий</p> <p>Концентрация высшего и среднего образования в Будапеште</p> <p>Эффективное развитие отдельных отраслей местной экономики</p> <p>Привлекательность Будапешта для рабочей силы из сельской местности</p> <p>Большое разнообразие городских районов</p>
Слабые стороны	Угрозы
<p>Критическая ситуация с движением автотранспорта в городе (в особенности общественного транспорта)</p> <p>Отсутствие готовности к сотрудничеству между фирмами</p> <p>Низкий уровень сотрудничества между фирмами и университетами, научно-исследовательскими и общественными организациями</p> <p>Медленный и незаконченный процесс кластеризации экономики</p> <p>Отсутствие понимания необходимости развития совместного бизнеса в стратегическом мышлении управленцев</p> <p>Пассивное поведение руководителей региона на рынке труда</p> <p>Специфический политический климат и культура, проблемы административного управления и соблюдения законов в сфере экономики</p> <p>Недостаточное количество и качество зеленых насаждений</p>	<p>Недостаточный объем, способность и открытость национальной экономики</p> <p>Проблемы в функционировании системы среднего и высшего образования</p> <p>Жесткая конкуренция между фирмами из-за их сосредоточения преимущественно в центре города</p> <p>Высокая степень специализации экономики столичного региона</p> <p>Недостаточная концентрация демографических ресурсов</p> <p>Низкая цена опытной и высококвалифицированной рабочей силы</p> <p>Несбалансированное распределение субсидий для развития различных отраслей экономики</p> <p>Опасность коррупции из-за существования неформальных связей</p> <p>Слабое развитие сферы услуг, предлагаемых государством</p> <p>Новые социальные проблемы, вызванные социальным напряжением и ксенофобией</p>

Составлено по [12].

не способствует сотрудничеству и порождает изолированность от существующих профессиональных сетей. Сотрудничество с университетами, научно-исследовательскими институтами и государственными учреждениями во многих секторах и отраслях также недостаточно

Существует серьёзная проблема социального климата из-за роста уровня напряженности, порождённого всё увеличивающимся в последние годы разрывом между различными слоями общества. Исследования показали, что Будапешт не является, как раньше думали, толерантным городом, поэтому агрессивные отношения и антиобщественное поведение являются серьёзными проблемами. В связи с этим ставить вопрос о солидарности, социальной сплоченности и справедливости представляется весьма проблематичным не только для Будапешта, но и для всей Венгрии.

Еще одна проблема – высокий уровень цен в столичном регионе, а это означает относительно высокие издержки на проживание (более высокие цены в сфере обслуживания и на рынке жилья) и высокий уровень цен на рынке офисной недвижимости (высокая стоимость аренды помещения

и приобретения недвижимого имущества). Хотя Будапешт нельзя считать самым дорогим мегаполисом не только в Европе, но даже в Центральной Европе, однако уровень цен в нем во многом превышает цены в среднем по стране.

Актуальными задачами в развитии Будапешта на длительную перспективу являются развитие транспортной сети с целью гармонизации внутреннего и пригородного транспорта, рационализация перевозок.

Современные планы развития Будапешта в контексте национальной политики и стратегии

В 2012 г. правительство страны разработало новую «Национальную концепцию пространственного развития Венгрии». В области урбанизации подчеркивается важность удобных для жизни и устойчивого развития городов, их развитие на основе креативной инновационной и конкурентоспособной экономики. Согласно концепции города не могут больше быть независимыми субъектами, а должны рассматриваться вместе со своими агломерациями. В этом новом подходе городские регионы становятся, таким образом, главными единицами



Рисунок 2. Вид на размещённые в Будапеште по обоим берегам Дуная объекты «Всемирного наследия» ЮНЕСКО

пространственного развития.

Другой важной особенностью данной концепции является признание особой роли сети городских районов в столичном регионе. Экономическое сотрудничество между столицей и городами, входящими в её метрополитенский регион, открывает новые перспективы их развития как единого целого.

В 2013 г. была начата разработка долгосрочной концепции пространственного развития Будапешта. В соответствии с «Национальной концепцией пространственного развития Венгрии» одной из важнейших её задач является создание устойчивой, основанной на знаниях и инновациях городской экономики. Решающая роль отводится сотрудничеству («Программа партнерства метрополии»), которое позволит укрепить позиции Будапешта в существующих сетях (например, в рамках пятого панъевропейского транспортного коридора – Милан – Будапешт), что позволит создать эффективную, компактную, пригодную для жизни городскую структуру с гибким рынком жилья. Особое внимание уделяется Дунаю, который рассматривается как ось развития (рис.3). Поэтому инвестиционные проекты городского развития на его берегах определены как приоритетные (например Стратегия ЕС для Дунайского региона, Совет дунайских городов и регионов, проект «Дунай – главная улица»).

Выводы

Будапешт всегда играл значительную роль в социально-экономическом развитии Венгрии. Столица не потеряла своего абсолютного господства в рамках системных преобразований, и её по-прежнему следует считать главной движущей силой национальной экономики. Этим и объясняется то, что Будапешт и его агломерация являются главным регионом притока иностранного капитала и технологий. Город с середины 90-х гг. XX ст. стал

лидером в развитии инновационных и наукоёмких отраслей в стране.

Будапешт, как единственный мегаполис Венгрии, концентрирует значительный экономический и демографический потенциал, который является одним из самых главных преимуществ его метрополитенского региона, позволяя создать необходимую «критическую массу» клиентуры и предпринимателей для успешного функционирования постиндустриальной экономики. Город является неоспоримым центром притяжения современных отраслей, прежде всего из-за своего человеческого капитала. Осуществлённый анализ показал, что недавний кризис существенно не повлиял на выгодное экономико-географическое положение (например, сохранился экономический потенциал многослойной городской экономики) и конкурентоспособность Будапешта.

К сильным сторонам столичного региона Венгрии следует отнести его выгодное стратегическое положение, хорошую доступность, развитую инфраструктуру, разнообразие природной среды (источники термальных вод, зелёный пояс вокруг города), культурной жизни, рынка труда и наличие возможностей для карьерного роста, достаточно высокий уровень высшего образования в университетах, условий проживания и развитую сферу услуг. Сильные стороны Будапешта во многом предопределены его географическим положением и природными характеристиками, а также историческими и культурными традициями.

К слабым сторонам города следует отнести сложную систему налогообложения, увеличение социального неравенства, проблемы, связанные с развитием жилищной сферы, отсутствие толерантности и социальной сплочённости, сотрудничества между муниципалитетами в области планирования.

Выполненное исследование показало, что частая смена политики и стратегии не способствует

реализации принятых решений, а это, в свою очередь, не способствует развитию процесса метрополитанизации и повышению конкурентоспособности столичного региона. Поэтому развитие, имевшее место в последнее десятилетие, было в основном обусловлено особенностями функционирования

местной рыночной экономики.

Важнейшей задачей дальнейшего развития Будапешта является упрощение системы его управления, взаимная заинтересованность сторон в сотрудничестве для ускорения процесса формирования кластерной экономики постиндустриального города.

References

1. Basten, L. (Ed.) (2009). *Metropolregionen. Restrukturierung und Governance*. Dortmund: Verlag D. Rohn.
2. Beluszky, P. (2013). Flaggsschiff oder Wasserkopf? Budapests Bedeutung und Position in Ungarn. *Klagenfurter Geographische Schriften* (29), 32-43.
3. Brenner, N. (2004). *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press.
4. Burdack, J., Dövényi, Z., & Kovács, Z. (2004). Am Rand von Budapest. Die Metropolitan Peripherie zwischen nachholender Entwicklung und eigenem Weg. *Petermanns Geographische Mitteilungen*, 148 (3), 30 – 39.
5. Camagni, R. (2009). *Territorial capital and regional development*. In R. Capello and P. Nijkamp (eds.) *Handbook of Regional Growth and Development Theories*. 118-132, Northampton, Mass.: Edward Elgar Publ.
6. Chapain, C., Collinge, C., Lee, P. & Musterd, S. (2009). Can we plan the creative knowledge city? *Built Environment*, 35(2), 157–164.
7. Cotella, G. (2006). Economic growth and territorial cohesion in CEECs: what chances for local development. *Geograficky Casopis*, 58 (4), 259-277.
8. Csapó, T., Balogh, A. (2012). Industrial Areas and Their Transformations in Hungary. In: Csapó, T. – Balogh, A. (eds.): *Development of the Settlement Network in the Central European Countries: Past, Present, and Future*. Berlin; Heidelberg: *Springer Verlag*, 245-258.
9. De Lotto, R. (2008). Assessment of development and regeneration urban projects: cultural and operational implications in metropolization context. *International Journal of Energy and Environment*, 2 (1), 25-34.
10. Dear, M. (2001). *The Postmodern Urban Condition*. Oxford: Blackwell.
11. Dövényi, Z. and Kovács, Z. (2006). Budapest: the post-socialist metropolitan periphery between 'catching up' and individual development path. *European Spatial Research and Policy*, 13 (2), 23-41.
12. Egedy, T., Balogi A., Földi, Zs., Kovács, Z. (2008). Main drivers for settlement of creative and knowledge intensive companies in the Budapest Metropolitan Region. The managers' view. *ACRE Report 6.4*, AMIDSt, University of Amsterdam, Amsterdam.
13. Elissalde, B. (2004). *Metropolisation*. Hypergeo. http://www.hypergeo.eu/article.php?id_article=257
14. Enyedi, Gy. and Pálné Kovács, I. (2008). Regional changes in the urban system and governance responses in Hungary. *Urban Research and Practice*, 1 (2), 149–163.
15. ESPON (2010): *New Evidence on Smart, Sustainable and Inclusive Territories*. First ESPON 2013 Synthesis Report. Luxembourg.
16. Friedmann, J. (2002). *The Prospect of Cities*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
17. Geyer, H.S. (2002). *International Handbook of Urban Systems*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
18. Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., Kalasek, R., Pichler-Heinelt, H. and Kübler, D. (Eds.) (2005). *Metropolitan governance. Capacity, democracy and the dynamics of place*. London/New York: Routledge.
19. Healey, P. (1997). *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. London, Basingstoke: Macmillan.
20. Kovács, Z. (1994). A city at the crossroads: social and economic transformation in Budapest. *Urban Studies*, 31 (7), 1081-1096.
21. Kresl, P., Ietri, D. (2014). *Urban competitiveness: Theory and practice*. Routledge.
22. Kunzmann, K. (1996). Europe-Megalopolis or Themepark Europe? Scenarios for European Spatial Development. *International Planning Studies*, 1 (2), 143-163.
23. Le Galès, P. (2002). *European Cities: social conflicts and governance*. Oxford: Oxford University Press.
24. Leroy, S. 2000. Sémantiques de la métropolisation. *L'Espace géographique*, 29 (1), 78-86.
25. Nijkamp, P. and Mills, E.S. (Eds.) (1986). *Handbook of regional and urban economics*. Amsterdam: North-Holland.
26. North, D.C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
27. Parkinson, M., Hutchins M., Simmie J., Clark G. and Verdonk H. (Eds.) (2004). *Competitive European Cities: Where Do The Core Cities Stand?* London: Office of the Deputy Prime Minister.
28. POLYCE (2012). *Metropolisation and Polycentric Development in Central Europe*. ESPON. Vienna University of Technology, Cwenter of Regional Science.
29. Rátz, T., Smith, M., Michalkó, G. (2008). New Places in Old Spaces: Mapping Tourism and Regeneration in Budapest. *Tourism Geographies*. An International Journal Of Tourism Space, Place And Environment 10, (4), 429-451.
30. Salet, W., Thornley, A. & Kreukels, A. (eds.) (2003). *Metropolitan governance and spatial planning*. London: Spon Press.
31. Sassen, S. (Ed.) (2002). *Global networks, linked cities*. New York (NY): Routledge.
32. Scott, A. J. (2001). *Global city-regions: trends, theory, policy*. Oxford: Oxford University Press.
33. Soja, E. W. (Ed.) (2000). *Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell.
34. Storper M. (1997). *The regional World. Territorial Development in a global Economy*. New York und London: The Guilford Press.
35. Szemző, H. and Tosics, I. (2005). *Hungary in Urban Issues and Urban Policies in the New EU Countries*. Edited by Van Kempen, R., Vermeulen, M. and Baan, A., 37-60. Aldershot: Ashgate.
36. Tosics, I. (2006). Spatial Restructuring in Post-socialist Budapest. In *The Urban Mosaic of Post-Socialist Europe*, edited by Tsenkova, S. and Nedović-Budić, Z., 131-150. Heidelberg: Physica-Verlag.
37. Zoványi, G. (1986). Structural change in a system of urban places: The 20th century evolution of Hungary's urban settlement network. *Regional Studies*, 20 (1), 47-71.