

# ФУНКЦИИ ГОРОДОВ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ПРОСТРАНСТВО

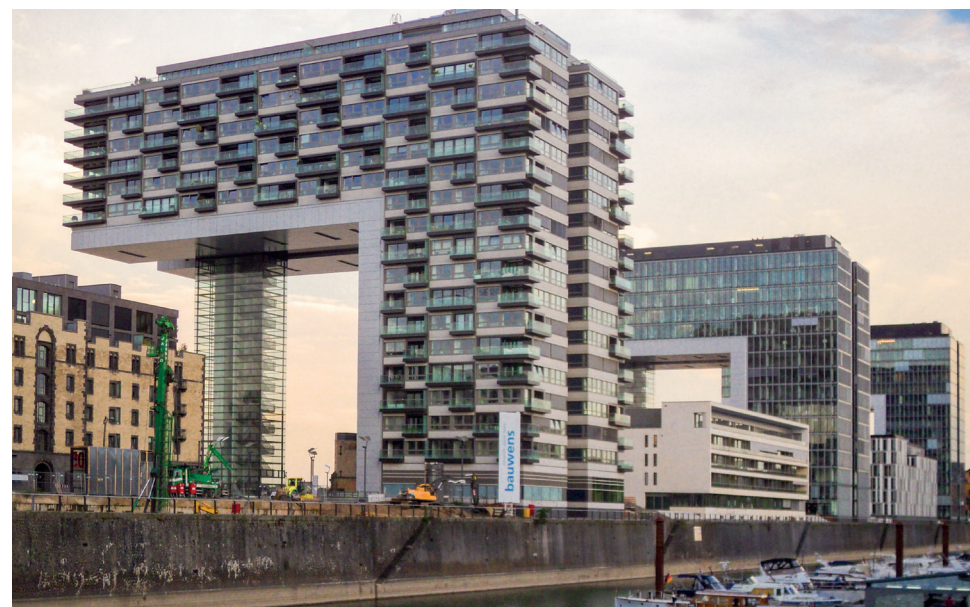
Ныне город рассматривается как феномен современного мира. Города развиваются по своим законам и имеют огромное влияние не только на прилегающие территории, но становятся центрами влияния на глобальные процессы, приобретая или модернизируя старые свои функции. В работе изложены представления о функциях городов с учетом специфики их развития. Рассмотрены изменения функций городов на примере отдельных городов Украины, Франции и Венгрии. В заключительной части книги изложены главные вызовы современного урбанизированного мира



ФУНКЦИИ ГОРОДОВ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ПРОСТРАНСТВО



# ФУНКЦИИ ГОРОДОВ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ПРОСТРАНСТВО







Национальная академия наук Украины  
National Academy of Sciences of Ukraine

# **ФУНКЦИИ ГОРОДОВ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ПРОСТРАНСТВО**

Под редакцией академика НАН Украины  
Л. Г. Руденко

Киев  
«Феникс»  
2015

УДК 911.375  
ББК 65.04

*Коллектив авторов:*

Л.Г. Руденко, А. Альбер, Э. Булино, И.В. Гукалова,  
Е.Л. Дронова, В.А. Джаман, Н.М. Дубницкий,  
Л. Кудруа де Лилль, А. Лапорт, З. Ковач, Т.В. Криштоп,  
С.А. Лисовский, Е.А. Маруняк, А.А. Мозговой,  
В.И. Нудельман, Ю.Н. Палеха, Г.П. Подгрушный,  
И.Г. Савчук, Т. Эгеди

**Функции городов и их влияние на пространство / под**  
Ф96 ред. Л.Г. Руденко. — К.: Феникс, 2015. — 292 с.  
**ISBN 966-136-290-0**

Ныне город рассматривается как феномен современного мира. Города развиваются по своим законам и имеют огромное влияние не только на прилегающие территории, но становятся центрами влияния на глобальные процессы, приобретая или модернизируя старые свои функции. В работе изложены представления о функциях городов с учетом специфики их развития. Рассмотрены изменения функций городов на примере отдельных городов Украины, Франции и Венгрии. В заключительной части книги изложены главные вызовы современного урбанизированного мира.

**УДК 911.375**  
**ББК 65.04**

ISBN 966-136-290-0

© Л.Г.Руденко, А.Альбер, Э.Булино, И.В.Гукалова, Е.Л.Дронова, В.А.Джаман, Н.М.Дубницкий, Л.Кудруа де Лилль, А.Лапорт, З.Ковач, Т.В.Криштоп, С.А.Лисовский, Е.А.Маруняк, А.А.Мозговой, В.И.Нудельман, Ю.Н.Палеха, Г.П.Подгрушный, И.Г.Савчук, Т.Эгеди, 2015.

© Издательство «Реферат», оригинал-макет, 2015.

## 10.

Метрополитенский путь развития Будапешта <sup>1</sup>

В настоящее время в связи с глобализацией в развитии стран все больше возрастает экономическая роль мегаполисов и даже городов с более низким иерархическим рангом. И это при том, что в XXI в. постоянно происходит конкуренция между различными регионами мира. Региональная конкурентоспособность в основном определяется городами, поэтому конкуренция между их регионами предполагает всевозрастающее соперничество между городами крупными [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 для того, чтобы создать благоприятные условия для развития всей экономики.

Накопленные экономические, социальные, политические, культурные, функциональные структуры играют важную роль в экономической конкурентоспособности и имеют 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 одной из самых полезных концепций, которые объясняют современные конкурентные позиции городских регионов [25].

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. В следствие этих процессов, а также кризиса в Венгрии

<sup>1</sup> Адаптированный перевод с английского И.Г. Савчука.

страна за период трансформаций утратила 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 системе расселения Венгрии, так как он унаследовал путь развития столичного региона, который начался еще во второй половине XIX в., что позволило в начале XXI в. сформировать сильную многоуровневую экономическую систему.

Рассмотрим детальнее метрополитенское развитие Будапешта. В теоретической части работы кратко обсудим концепцию «метрополитизации», а потом выделяем основные вехи развития Будапешта, акцентируя внимание на особую роль национальной политики. Во второй части исследования также будет рассмотрено сильные и слабые стороны современного положения Будапештского столичного региона.

### *Теоретические подходы к пониманию метрополитизации и управления метрополией*

Процесс «метрополитизации» и построения метрополитенского региона все больше привлекает внимание различных исследователей. Метрополитизация рассматривается как специфическая форма городской реструктуризации, которая обуславливает развитие городов через установление 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 [22, 27]. Метрополитизация часто рассматривается как новый результат экономических, управленческих и контролирующих функций, которые сосредотачиваются в метрополитенских регионах [15, 16]. 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 [26]. Эти специфические функции высшего

ранга все больше и больше проявляются как движущие силы экономического развития, и наряду с этим процессом возникают новые субцентры в рамках метрополитенского развития, которое, как правило, находятся далеко от границ главного города, порождая полицентрические процессы [23, 30]. Научная дискуссия по поводу взаимосвязи между городским развитием и агломерационными процессами имеет долгую историю, в которой постепенно акценты были смещены от традиционных подходов в рамках концепции иерархии городов [24] к концепции метрополитенского полицентрического развития [21].

Метрополизация проявляется как морфологическая и функциональная пространственная организация пространства вокруг крупных городов [12]. Метрополитенские регионы и агломерации, возникающие вокруг таких городов, являются важными узлами глобальных сетей [14]. Эти сети играют существенную роль в экономической специализации и в обмене товаров, переездах людей и передаче информации, а также в улучшении соответствующих инфраструктурных систем, что позволяет укреплять материальные и нематериальные активы и потенциал 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 хороших экологических условий и условий жизни для жителей и гостей города являются наиболее важными конкурентными преимуществами европейских метрополий [20].

*Метрополизация* фактически означает дальнейшее увеличение территориальных диспропорции между ядрами городских регионов и периферийными регионами [3]. Национальная политика в Европе, направленная на региональное/метрополитенское развитие была основана главным образом 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 акцентируется на социальной интеграции и территориальной сплоченности тогда задача равного распределения ресурсов выходит на первый план.

Начиная с 90-х годов XX в., суть и роль метрополитенского управления стало предметом широкого научного обсуждения. В данном направлении выделяют *четыре основные подхода* [17]: реформированный традиционный подход, концепция общественного выбора,



новый метрополитенский подход к управлению и концепция территориального капитала. Что касается метрополитенского управления, то многие экономисты подчеркивают, что глобальные города регулируются глобальными рыночными силами [31, 33], поэтому такие «постсовременные города» следует интерпретировать как неуправляемые города [9, 32]. Де Лотто [8] утверждает, что проблема в отношении планирования и управления связана с тем, что метрополитизация является результатом сложного комплекса взаимодействующих процессов и явлений на различных географических уровнях, которые не всегда возможно адекватно отобразить при планировании. По мнению Ле Гале, который критикует гипотезу неуправляемости городов, последние могут управлять своей территорией, и их метрополитенское развитие может стимулироваться в рамках специально отобранных национальных или региональных стратегий [22].

Опираясь на опыт метрополитенского развития Центральной и Восточной Европы и в частности Будапешта, мы считаем, что наличие этих 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 изменилось на горизонтальное управление, при котором существует взаимодействие управляемых единиц. Таким образом, нет возможности заставить лица, принимающие решения, разработать и реализовать их для метрополитенского региона, особенно в странах Восточной Европы, не имеющих четких и эффективных стратегий метрополитенского развития. Это существенное политическое обстоятельство характеризует и Будапештский метрополитенский регион.

Новые формы управления метрополиями все чаще и чаще используют для описания управления мегаполисами [1, 29], в результате чего приставка «новый» просто означает форму управления, сутью которой является более широкое и активное участие по сравнению с традиционной иерархической властью неуправленческих структур и организаций. Как следствие, научная дискуссия по вопросам политики и планирования городского развития в последнее время все больше смещается в направлении восприятия полицентрических концепций развития [21], как одной из форм постмодернизма в городском развитии в рамках стратегического планирования [15; 18].

## *Стадии метрополитенского развития Будапешта*

### *Первоначальная фаза метрополитенского развития (до Первой мировой войны)*

Основной целью венгерской региональной политики во второй половине XIX в. было создание большого и современного европейского города, как выражения территориальной автономии, в рамках соперничества с Австрией и Веной. Быстрое промышленное развитие с середины XIX в. обусловило постройку венгерской железнодорожной сети. В связи с быстрым развитием железнодорожной сети сформировалась сеть городов, которые стали центрами Венгерской промышленной революции, позволившей вовлечь продукцию огромной сельскохозяйственной глубинки в промышленную обработку и хранение. Промышленное развитие вызвало приток рабочей силы в города. По мере роста населения города в границах современного Будапешта постоянно расширялись и обрастали новыми пригородами. По переписи 1869 г. Будапешт (в современных границах) занимает уже семнадцатое место среди крупнейших городов Европы — 280 тыс. чел. жителей.

Достигнутый в 1867 г. политический компромисс между Австрией и Венгрией создал политические предпосылки для объединения трех городов (Буда, Пешт и Обуды), 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 в. была периодом самого быстрого роста города и его территориальной экспансии. Как следствие, в самом начале XX в. количество населения Будапешта увеличилось до 750 тыс. чел. и по данному показателю город занял восьмое место в Европе.

Чтобы сохранить контроль над таким бурно развивающимся городом венгерское правительство создает в 1870 г. Совет общественных работ, который устанавливает контроль и надзор за территориальным развитием молодого мегаполиса. В этом отношении данный Совет, несомненно, отобразил усилия венгерского правительства по централизации власти в стране. Тогда же был разработан внушительный 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 71,0 % своей прежней территории и 66,0 % населения. Будапешт, который ранее был столицей страны с 21,0 млн чел. жителей, отныне стал столицей для страны с 7,6 млн чел. В 1910 г. город сосредоточивал менее 5,0 % населения Венгрии, а в 1920 г. — уже 12,0 %. Будапешт с более чем 1,0 млн чел. 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 поэтому 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 было спонтанное незапланированное развитие города, вызванный спекуляциями земель. Это был период экстенсивного роста пригородов, порожденный проблемами рынка жилья. Как следствие, в период между 1900 и 1949 годами население пригородов города увеличилось со 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 планирования. Государственная социалистическая политическая структура централизованного управления обществом исключала возможность особого планирования на местном уровне.

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

После Второй мировой войны в результате земельной реформы и коллективизации в сельской местности, ускоренного развития промышленности в 50-е годы XX в. Будапешт привлекает многих жителей провинции, что привело к значительному абсолютному увеличению его населения, особенно промышленных рабочих. Однако в

рамках политики индустриализации коммунистическое государство стало уделять больше внимания разработке планов новых городов и формированию средних городских центров с упором на развитие в них промышленности [7, 36].

С начала 60-х годов XX в., в соответствии с национальными демографическими тенденциями и новой политикой регионального развития стали уделять больше внимания сбалансированному распределению ресурсов, поэтому темпы прироста населения Будапешта постепенно замедляются. 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. Между 1968 и 1981 годами в основном по экологическим соображениям около 250 промышленных предприятий были закрыты или вынесены из Будапешта, в то время как открытие новых предприятий было очень ограничено [19].

В 1971 г. правительство приняло Национальную концепцию развития расселенческой сети, которая была основой градостроительной политики коммунистического периода с целью более сбалансированного территориального развития Венгрии (например, были обозначены пять городов-противовесов Будапешту — Мишкольц, Дебрецен, Сегед, Печ, Дьер). Масштабная программа развития жилищного строительства в 60-е годы XX в. обусловили территориальное расширение Будапешта. Начало реализации в 1960 г. «Пятнадцатилетнего национального плана развития жилищного строительства» имела за цель в последующие пятнадцать лет возвести 1 млн новых квартир по всей стране, из которых 200 тыс. должны были быть построены лишь в одном Будапеште. Конец 60-х и 70-е годы XX в. были «золотым веком» жилищного строительства, когда ежегодно сдавали 15—20 тыс. новых квартир в столице. Отсутствие свободных площадей под застройку в черте города обусловило возведение нового жилья в новых, ранее не освоенных участках на его периферии. Большинство новых микрорайонов имели плохое транспортное обслуживание, из-за чего не было их органической связи с городом.

Социалистическая эпоха привела к серьезным изменениям в развитии пригородной зоны Будапешта. Из-за дефицита жилья в столице в 1958 г. коммунистические власти ввели строгие административные ограничения контроля миграции. Лишь только те люди, которые работали или учились в Будапеште в течение пяти предыдущих лет, могли получить в нем прописку [19]. Это привело к быстрому росту пригородных населенных пунктов, особенно в менее

престижном юго-восточном направлении, который стал быстро растущим пригородом Будапешта. Серьезные дебаты предшествовали изменению административных границ города. В 1971 г. 43 населенных пункта были включены в состав города. Площадь Будапештской агломерации увеличилась составила 1143 км<sup>2</sup>, а население увеличилось примерно на 400 тыс. чел.

#### *Изменения Будапештского столичного региона после 1990 года*

После смены политического режима в Венгрии выделяется пять периодов в национальной политике территориального развития [34]: 1) политики развития небольших населенных пунктов (1990—1994 гг.); 2) рецентрализации (1994—1998 гг.); 3) продолжения рецентрализации в сочетании с сильной политикой развития 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 те 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 краха коммунизма. Напротив его значение возросло (табл. 10.1). Это можно объяснить тем, что Будапешт и его агломерация были главным местом привлечения иностранных капиталовложений и передачи технологий, при чем основное внимание уделялось развитию в нем инновационных и наукоемких отраслей промышленности, а также научно-исследовательских работ и высшего образования.

*Таблица 10.1.*

#### ***Значение Будапешта в Венгрии<sup>1</sup>***

Показатель	Годы		Изменения между 2000 и 2010 гг., %
	2000	2010	
Население Будапешта, тыс. чел.	1811	1740	-4,0
Население его агломерации, тыс. чел.	640,0	826,0	+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

<sup>1</sup> Составлено по данным Центрального статистического бюро Венгрии.

Таблица 10.1. Окончание.

Показатель	Годы		Изменения между 2000 и 2010 гг., %
	2000	2010	
Количество предприятий, созданных исключительно путем привлечения прямых иностранных инвестиций	9346	14616	+56,4
Общее число перевезенных авиапассажиров, тыс. чел.	2473	4875	+97,1
Общее число студентов высших учебных заведений	99564	158404	+59,1
Количество иностранных туристов, размещившихся на ночлег в гостиницах города, тыс. чел.	1578	2398	+52,0

Изменение политической системы в Венгрии запустило кардинальную трансформацию в системе государственного управления и планирования. Законом № 65/1990 было восстановлено самоуправление. На демократических выборах были избраны новые органы местного самоуправления. 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 одинаковые права с Правительством города Будапешта [35]. На метрополитенском уровне до 1997 г. в составе агломерации Будапешта были собственно город Будапешт и 43 окружающих его населенных пункта. В соответствии с постановлением Правительства Венгрии № 89/1997, эта агломерация включает в свой состав 78 независимых поселений и собственно город Будапешт. Таким образом, в 1997 г. уже насчитывалось 102 независимые самоуправляемые единицы столичного региона, в том числе 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 годы XX в. стало крайне сложно согласовывать интересы и планы развития в рамках Будапешта и его столичного региона. Конфликты возникали, с одной стороны, вследствие столкновения интересов городских округов и городского правительства а, с другой — между Будапештом и муниципалитетами агломерации [13].

После 1990 г. изменение политической системы и возврат к рыночной экономике привели к существенной пространственной реструктуризации в городе и его столичном регионе. С позиций рынка



Рис. 10.1. Жилая и коммерческая субурбанизация западной периферии Будапешта (район Будаерш) вдоль скоростной дороги М1—М7. Фото Т. Эгеди.

недвижимости было переоценено значение различных функциональных городских зон, учитывая высокую степень децентрализации в рамках неолиберального режима планирования. Несомненно, наибольший выигрыш от таких изменений получила пригородная зона. В течение последних двух десятилетий «расползание» города стало одним из наиболее значимых городских явлений в Будапеште.

Большинство новых построек были сосредоточены внутри существующих поселков (в форме заполнения пустующих участков) или же на их окраинах (как правило, на неосвоенных территориях). Вокруг Будапешта субурбанизация промышленности и сферы услуг началась несколько позже, чем жилая субурбанизация (рис. 10.1).

Как следствие, экономические и пространственные изменения в столичном регионе были наиболее интенсивными именно на периферии. Мало того, в процессе перехода существенно изменились функции отдельных ее составляющих, появились новые точки экономического роста с новыми функциями и специализацией [10]. Эмпирически удалось выделить несколько новых экономических полюсов, возникших в результате процесса реструктуризации Будапештской агломерации (рис. 10.2).

### ***Современная ситуация — сильные и слабые стороны столичного региона Венгрии***

Одной из сильных сторон Будапешта является его выгодное географическое положение. Холмистая укрытая зеленью Буда отделена от плоского Пешта широким Дунаем. Великолепная панорама, открывающаяся с Королевского замка Буда, позволяет увидеть не



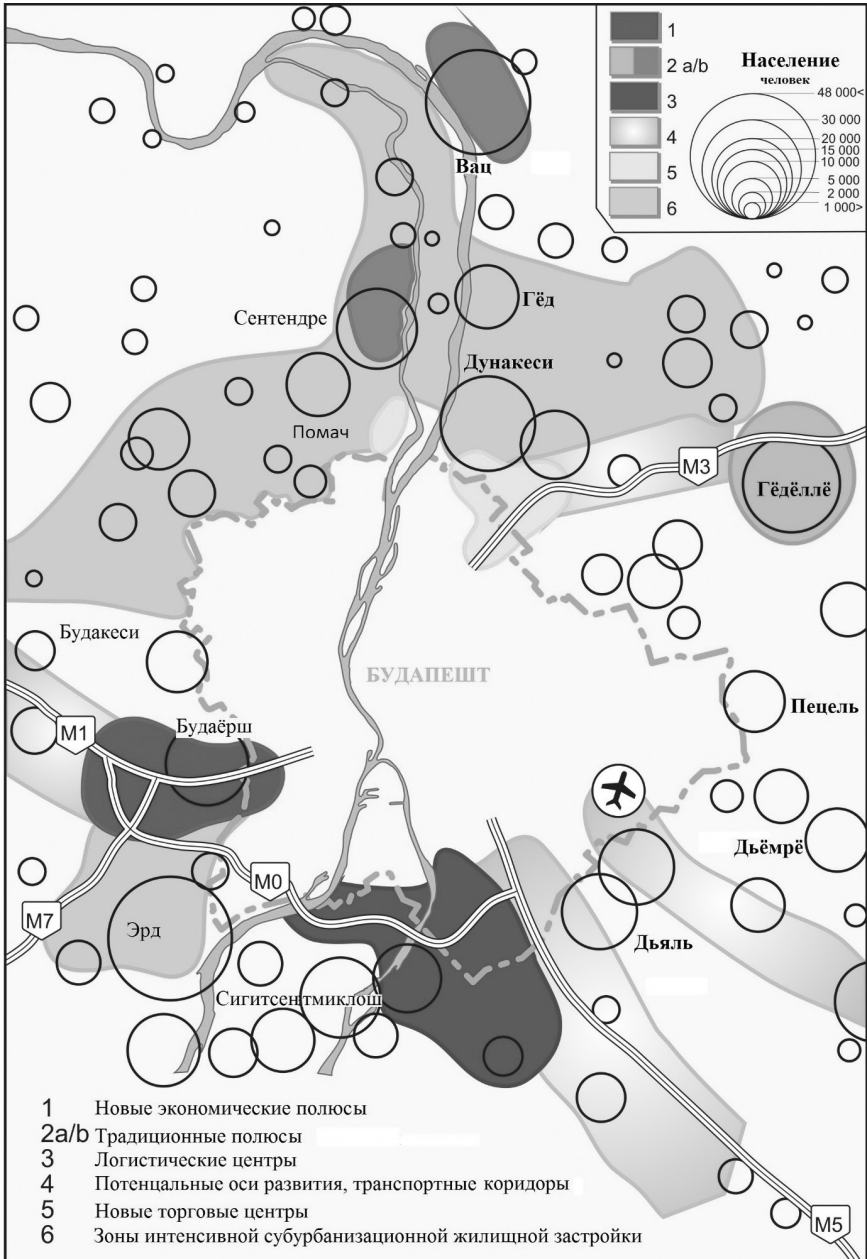


Рис. 10.2. Полюсы развития в Будапештском столичном регионе [4].



только мосты через Дунай, но и архитектурные шедевры — здания, выстроившиеся чередой по его берегам, которые заслуженно были включены в список «Всемирного наследия» ЮНЕСКО (рис. 10.3). Хотя Будапешт является одним из крупнейших мегаполисов в Центральной Европе это относительно компактный город. Будапешт весьма впечатляет своим архитектурным обликом. Здания, построенные в стиле модерн на рубеже XIX—XX вв., являются его главными «сокровищами». Особенно иностранцев поражает большое разнообразие архитектуры Будапешта, что, несомненно, придает живописность застройки его кварталов [28].

С социально-экономических позиций Будапешт как единственный мегаполис страны, концентрирует значительную часть ее экономического и демографического потенциала. На рынке труда Венгрии привлекает столичный регион «белые воротнички» и высококвалифицированную рабочую силу (табл. 10.2). Широкое разнообразие и большое количество рабочих мест, а также наличие возможностей для карьерного роста являются одними из преимуществ этого



Рис. 3. Живописный вид на объекты «Всемирного наследия» ЮНЕСКО в Будапеште, размещенные по обоим берегам Дуная. Фото Т. Эгеди

**SWOT-анализ Будапештского метрополитенского региона**

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>Доминирующий вес и решающая роль региона в национальной экономике.</p> <p>Благоприятные позиции в секторе культуры. Выгодное географическое положение Будапешта.</p> <p>Более высокий стандартный уровень предоставления услуг в сфере культуры.</p> <p>Развитый рынок офисной недвижимости.</p> <p>Хорошие возможности для трудоустройства на региональном рынке труда.</p>	<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>Количество и качество зеленых насаждений.</p>
Возможности	Угрозы
<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 рабочей силы из сельской местности.</p> <p>Большое разнообразие городских районов</p>	<p>Недостаточный размер, 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>Невысокая цена опытной и высококвалифицированной рабочей силы.</p> <p>Несбалансированное распределение субсидий для развития различных отраслей экономики.</p> <p>Опасность коррупции из-за функционирования неформальных связей.</p> <p>Недостаточное развитие сферы услуг представляемых государством.</p> <p>Новые социальные проблемы, вызванные социальной напряженностью и нетерпимостью к приезжим.</p>

Составлено по [11].

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 80,0 % добавленной стоимости приходится на сферу услуг, что является прекрасным результатом даже по стандартам ЕС. Ведущую роль играет предоставление услуг в сфере недвижимости и экономических услуг. Также в городе развиты инновационно ориентированные отрасли экономики, такие как информационно-коммуникационные технологии, науки о человеке и физические науки (предоставление медицинских услуг, создание био- и нанотехнологий), а также действуют подразделения в сфере культуры и искусства. Развитие сферы культуры посредством сохранения национального достояния и культурных ценностей в сочетании с многочисленными культурными мероприятиями является одним из важнейших преимуществ Будапешта. Город всегда играл значительную роль в развитии сферы культуры на национальном уровне. И ныне значительная часть соответствующих организаций преимущественно сосредоточена в его пределах. Доля Будапештского столичного региона в сфере культуры Венгрии составляет 45,5 % (2011 г.).

Будапешт является бесспорным лидером в сфере высшего образования страны. Его университеты привлекают многочисленных иностранных студентов. Это не случайно, ибо Будапешт обладает особой притягательной силой для молодежи из различных стран. Многие из них остаются навсегда в его метрополитенском регионе.

Будапештский метрополитенский регион (и сам город) привлекает столь значимые потоки международной и внутренней миграции благодаря своей эффективной экономике и высокому качеству жизни. Молодежь, прибывшая на учебу или же в поисках работы из-за рубежа, в том числе высококвалифицированные транснациональные иммигранты, оказала существенное влияние на демографическое развитие Будапештского метрополитенского региона. Благодаря этим новым волнам миграции убыль населения в Будапеште прекратилась в 2008 г.

Слабые стороны Будапешта были подвергнуты острой критике общественным мнением, особенно, касающиеся вопросов политического и административного управления и выдвижения политических деятелей на занятие определенных постов в государственном аппарате. Слаборазвитая политическая культура и высокий уровень бюрократизации сферы государственного управления препятствуют экономическому подъему как страны в целом, так и Будапешта в частности. Это особенно настораживает, ибо такая ситуация в сфере политики в целом не способствует социальному и экономическому

развитию города и его региона, что неизбежно сказывается на уменьшении 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 округов поставило политический вопрос об эффективности управления мегаполисом, который является практически неконтролируемым из-за невозможности принятия совместных управленческих решений.

Как правило, венгерскую систему налогообложения очень негативно оценивают. Она весьма запутана по сравнению с западноевропейскими стандартами. Предпринятые в последние годы попытки ее реформировать оказались безуспешными или неэффективными. Поэтому Будапешт находится в невыгодном положении по отношению к другим европейским мегаполисам и проигрывает им в рамках экономической конкуренции из-за наличия запутанного налогообложения и высоких ставок налоговых платежей. В Будапештском метрополитенском регионе одним из главных препятствий в развитии конкурентоспособности экономики является желание предприятий быть полностью независимыми. Это 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 (см. табл. 10.2). В Будапеште существует серьезная проблема социального климата из-за роста уровня напряженности, порожденного все увеличивающимся разрывом в последние годы между различными слоями общества. Предыдущие исследования показали, что Будапешт не является, как раньше считали, толерантным городом, поэтому агрессивные отношения и антиобщественное поведение являются серьезными проблемами города. В связи с этим ставить вопрос о солидарности, социальной сплоченности и справедливости представляется весьма проблематичным не только для Будапешта, но и для всей Венгрии (см. табл. 10.2).

Еще одной проблемой является высокий уровень цен в столичном регионе, а это означает более высокие издержки на проживание (более высокие цены в сфере обслуживания и на рынке жилья) и более высокий уровень цен на рынке офисной недвижимости (высокая стоимость аренды помещения и приобретения недвижимого имущества). В международном сравнении в Будапеште все еще умеренный уровень цен, более того город не можно считать самым дорогим

мегаполисом не только во всей Европе, но даже в Центральной и Восточной Европе. Однако уровень цен в Будапеште на много превосходит цены в среднем по стране. В городе повседневные расходы также являются очень высокими по сравнению со средним уровнем доходов.

Транспорт, его доступность и мобильность являются важными проблемами, влияющими на конкурентоспособность мегаполиса. Следовательно, развитие транспортной сети, гармонизация внутренних и пригородных перевозок, рационализация перевозок остаются актуальными проблемами в развитии Будапешта не на одного десятилетие.

### ***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. Концепция признает, что 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 пространственного развития. Другой важной особенностью данной концепции является признание особой роли сети городских районов в столичном регионе. Экономическое сотрудничество между Будапештом и городами, которые входят в его метрополитенский регион, открывает новые перспективы их развития как единого целого. После длительного невежества в данном вопросе признание этого факта напрямую указывает на необходимость сотрудничества между ними.

В 2013 г. была начата разработка долгосрочной концепции пространственного развития Будапешта. Одной из важнейших задач «Национальной концепции пространственного развития Венгрии» являются создание устойчивой, основанной на знаниях и инновациях городской экономики, в которой 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. 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»).

Будапешт всегда играл значительную роль в социально-экономическом развитии Венгрии. Столица не потеряла своего абсолютного господства в рамках системных преобразований и ее по-прежнему следует считать главной движущей силой национальной экономики. Это может объяснить то, что Будапешт и его агломерация была главным регионом притока иностранного капитала и технологий. Как данный город с середины 90-х годов XX в. стал лидером в развитии инновационных и наукоемких отраслей в стране. Будапешт как единственный мегаполис Венгрии концентрирует значительный экономический и демографический потенциал, что 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. Проведенный анализ показал, что 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, зеленые насаждения 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.

Слабые стороны города — сложная система налогообложения, увеличение социального неравенства, проблемы, связанные с развитием жилищной сферы, отсутствие толерантности и социальной сплоченности. Бедная политическая культура при высоком уровне бюрократизации и наличии духа соревновательности между муниципалитетами обусловила отсутствие сотрудничества в области планирования. Таким образом, слабые стороны развития Будапешта непосредственно связаны с проблемами управления городом и его агломерацией.

Наше исследование показало, что процесс принятия политических решений в Венгрии, и Будапеште в частности, не является благоприятным для развития местной экономики. Политика и стратегия столь часто меняются, что лица, принимающие такие решения, не успевают их реализовать, а это, несомненно, не способствует развитию процесса метрополизации и повышению конкурентоспособности столичного региона. Поэтому развитие, имевшее место в последнее десятилетие, было в основном обусловлено особенностями функционирования местной рыночной экономики.

Анализ процессов, имевших место в течение последних лет, показывает, что в городской политике наметились позитивные изменения, хотя разработка стратегии и политики ныне происходит на самом верху, а поэтому местные инициативы редко принимают во внимание. Важнейшей задачей дальнейшего развития Будапешта является упрощение его системы управления, что позволит решить многие из вопросов его успешного функционирования. Заинтересованные стороны должны признать взаимную заинтересованность в сотрудничестве. Отсутствие такого сотрудничества является главным препятствием современного экономического развития, которое не позволяющим ускорить процесс формирования кластерной экономики постиндустриального города.

1. Metropolregionen — Restrukturierung und Governance [Ed. L. Basten]. — Dortmund: Verlag D. Rohn, 2009.
2. Beluszky P. Flaggsschiff oder Wasserkopf?: Budapests Bedeutung und Position in Ungarn // *Klagenfurter Geographische Schriften*. — 2013. — n. 29. — P. 32—43.
3. Brenner N. *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. — Oxford: Oxford University Press, 2004.
4. Burdack J., Dövényi Z., Kovács Z. Am Rand von Budapest — DieMetropolitane Peripherie zwischen nachhaltender Entwicklung und eigenem Weg // *Petermanns Geographische Mitteilungen*. — 2004. — n. 148 (3). — P. 30—39.
5. Camagni R. Territorial capital and regional development. / *Handbook of Regional Growth and Development Theories* [Eds. R. Capello and P. Nijkamp]. — Northampton, Mass. : Edward Elgar Publ. 2009. — P. 118—132.
6. Chapain C., Collinge C., Lee P., Musterd S. Can we plan the creative knowledge city? // *Built Environment*. — 2009. — n. 35 (2). — P. 157—164.
7. Cotella G. Economic growth and territorial cohesion in CEECs: what Chancen for local development // *Geograficky Casopis*. — 2006. — n.58 (4). — P. 259—277.
8. Csapó T., Balogh A. *Industrial Areas and Their Transformations in Hungary / Development of the Settlement Network in the Central European Countries: Past, Present, and Future* [Eds. Csapó, T. Balogh, A.]. — Berlin, Heidelberg : Springer Verlag, 2012. — P. 245—258.



9. De Lotto R. Assessment of development and regeneration urban projects: cultural and operational implications in metropolization context // *International Journal of Energy and Environment*. — 2008. — n. 2. — P. 25—34.
10. Dear M. *The Postmodern Urban Condition*. — Oxford : Blackwell, 2001.
11. Dövényi Z, Kovács Z. Budapest: the post-socialist metropolitan periphery between 'catching up' and individual development path // *European Spatial Research and Policy*. — 2006. — n.13 (2). — P. 23—41.
12. Egedy T, Balogi A, Földi Zs, Kovács Z. Main drivers for settlement of creative and knowledge intensive companies in the Budapest Metropolitan Region — The managers' view / *ACRE Report 6.4, AMIDSt*. — Amsterdam : University of Amsterdam, 2008. — 78 p.
13. Elissalde B. 2004. *Metropolisation / Hypergeo*. — [Electronic resource]. — Regime of communication : [http://www.hypergeo.eu/article.php?id\\_article=257](http://www.hypergeo.eu/article.php?id_article=257)
14. Enyedi Gy, Pálné Kovács I. Regional changes in the urban system and governance responses in Hungary // *Urban Research and Practice*. — 2008. — n. 1 (2). — P. 149—163.
15. ESPON: *New Evidence on Smart, Sustainable and Inclusive Territories*. — First ESPON 2013 Synthesis Report. — Luxembourg 2010.
16. Friedmann J. *The Prospect of Cities*. — Minneapolis : University of Minnesota Press, 2002.
17. Geyer H.S. *International Handbook of Urban Systems*. — Cheltenham : Edward Elgar Publishing, 2002.
18. *Metropolitan governance. Capacity, democracy and the dynamics of place* [Eds. R. Giffinger, C. Fertner, H. Kramar, R. Kalasek, H. Pichler-Heinelt, D. Kübler]. — London, New York : Routledge, 2005.
19. Healey P. *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. — London, Basingstoke : Macmillan, 1997.
20. Kovács Z. A city at the crossroads: social and economic transformation in Budapest // *Urban Studies*. — 1994. — n. 31 (7). — P. 1081—1096.
21. Kresl P, Ietri D. *Urban competitiveness: Theory and practice*. Routledge, 2014. — 158 p.
22. Kunzmann K. Europe — Megalopolis or Themepark Europe? Scenarios for European Spatial Development. // *International Planning Studies*. — 1996. — n. 1 (2). — P. 143—163.
23. Le Galès P. *European Cities: social conflicts and governance*. — Oxford : Oxford University Press, 2002.
24. Leroy S. *Sémantiques de la métropolisation // L'Espace géographique*. — 2000. — n. 29 (1). P. 78—86.
25. *Handbook of regional and urban economics* [Eds. P. Nijkamp, E.S. Mills]. — Amsterdam : North-Holland, 1986.
26. North D.C. *Institutions, institutional change and economic performance*. — Cambridge : Cambridge University Press, 1990.
27. *Competitive European Cities: Where Do The Core Cities Stand?* [Eds. M. Parkinson, M. Hutchins, J. Simmie, G. Clark, H. Verdonk]. — London : Office of the Deputy Prime Minister, 2004.
28. POLYCE. *Metropolisation and Polycentric Development in Central Europe*. ESPON. — Vienna : University of Technology, Centre of Regional Science, 2012.
29. Rátz T, Smith M, Michalkó G. New Places in Old Spaces: Mapping Tourism and Regeneration in Budapest. *Tourism Geographies // An International Journal Of Tourism Space, Place and Environment*. — 2008. — n. 10: (4). — P. 429—451.
30. *Metropolitan governance and spatial planning* [Eds. W. Salet, A. Thornley, A. Kreukels]. — London: Spon Press, 2003.



31. Global networks, linked cities [Ed. S. Sassen]. — New York (NY) : Routledge, 2002.
32. Scott A. J. Global city-regions: trends, theory, policy. — Oxford : Oxford University Press, 2001.
33. Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions. [Ed. E. W. Soja]. — Oxford : Blackwell, 2000.
34. Storper M. The regional World. Territorial Development in a global Economy. — New York, London : The Guilford Press, 1997
35. Szemző H., Tosics I. Hungary / In Urban Issues and Urban Policies in the New EU Countries [Ed. R. Van Kempen, M. Vermeulen, A. Baan. — Aldershot : Ashgate, 2005. — P. 37—60.
36. Tosics I. Spatial Restructuring in Post-socialist Budapest / The Urban Mosaic of Post-Socialist Europe [Ed. S. Tsenkova, Z. Nedović-Budić]. — Heidelberg : Physica-Verlag, 2006. — P. 131—150.
37. Zoványi G. Structural change in a system of urban places: The 20th century evolution of Hungary's urban settlement network // Regional Studies. — 1986. — n. 20 (1). — P. 47—71.