



VÁROSTUDOMÁNYI SZEMLE • ONLINE FOLYÓIRAT

2022. II. évfolyam 4. szám

Az Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány folyóirata

Koudela Pál:

Globalizáció és városhálózat: a globális integráció eltérő szintjei
Szerkesztői előszó

Szirmai Viktória:

Globális városok – globális kihívások

Schuchmann Júlia:

A globális városok élmezőnyében: A párizsi metropolisztérség

Gere László:

Peking, a feltörekvő globális város

Kocsis János Balázs:

Toronto: Az elkészített világváros

Trócsányi András – Tarrósy István

Fokváros: globális város vagy fokozottan globális város?

Forman Balázs:

Tokió – halászfaluból főváros majd világváros

Neszmélyi György:

Új fővárosok a szavannán és a sztyeppén

Brenner János:

Berlin, mint globális város? Egy kritikus megközelítés

Koudela Pál:

A Három-VÉ beszélgetés témája: Globális és globalizálódó nagyvárosok diplomata szemmel.

CITY.hu Várostudományi Szemle
2022/II. évfolyam
4. szám

FŐSZERKESZTŐ: Szirmai Viktória

SZERKESZTŐSÉG

Egyed Ildikó
Csizmadia Zoltán
Molnár Ernő
Koudela Pál
Páthy Ádám
Pirisi Gábor
Schuchmann Júlia

SZERKESZTŐ BIZOTTSÁG

ELNÖK: Rechnitzer János
Bajmócy Péter
Csomós György
Egedy Tamás
Egri Zoltán
Faragó László
Filep Bálint
James Scott
Kozma Gábor
Lux Gábor
Pálné Kovács Ilona
Rácz Szilárd
Salamin Géza
Szalmáné Csete Mária
Tosics Iván

SZERKESZTŐSÉGI TITKÁR: Szalai Ádám
OLVASÓ ÉS TECHNIKAI SZERKESZTŐ: Kasztnerné Kőműves Mária
SZERKESZTŐSÉG ELÉRHETŐSÉGE: szerkesztoseg@cityhu.net

FELELŐS KIADÓ: Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány
KIADÓ CÍME: 7621, Pécs, Papnövelde u. 22.
KIADÓ LEVELEZÉSI CÍME: 1026, Budapest, Hidász u. 23/a
KIADÓ E-MAIL CÍME: enyedalapitvany@gmail.com
FELELŐS KIADÓ SZEMÉLYE: Prof. Dr. Rechnitzer János, professor emeritus,
kuratóriumi elnök, Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány
ISSN 2786-4022
HU ISSN 2786-4022

TARTALOM

SZERKESZTŐI ELŐSZÓ

- 5** Koudela Pál: Globalizáció és városhálózat: a globális integráció eltérő szintjei

ELMÉLET

- 9** Szirmai Viktória: Globális városok – globális kihívások

VÁROSOK

- 25** Schuchmann Júlia: A globális városok élmezőnyében: A párizsi metropolisztérség

- 45** Gere László: Peking, a feltörekvő globális város

- 71** Kocsis János Balázs: Toronto: Az elkészített világváros

- 107** Trócsányi András – Tarrósy István: Fokváros: globális város vagy fokozottan globális város?

- 135** Forman Balázs: Tokió – halászfaluból főváros majd világváros

POLICY STUDIES

- 153** Neszmélyi György: Új fővárosok a szavannán és a sztyeppén

- 171** Brenner János: Berlin, mint globális város? Egy kritikus megközelítés

- 180** HÁROM-VÉ ROVAT – VENDÉGEK-VÁROSOK-VÉLEMÉNYEK

A beszélgetés témája: Globális és globalizálódó nagyvárosok diplomata szemmel

SZERKESZTŐI ELŐSZÓ

Globalizáció és városhálózat: a globális integráció eltérő szintjei

Koudela Pál¹

A CITY.HU 2022. évi utolsó száma egy olyan témát vállalt fel, ami mára a városkutatásban meghatározó, annak szinte minden területét átszövő megközelítéssé vált. Diszciplináris kiindulópontja, Saskia Sassen 1991-es könyve egyértelművé tette, hogy nem a globális városok felhalmozott versenyhelyzeti előnye, vagy valamely összetett mérési rendszer által elkészített rangsorokban betöltött kiemelkedő helyzete határozza meg egy adott városok globalizáltságának mértékét, hanem a globális városhálózatba történő integrációjának mértéke. Fejlettségi mutatókat összehasonlításra sokkal régebben használtak már, a nemzetközi rangsorok tudományos sarokköve Peter Hall 1968-ban kiadott könyve, a városmarketing a nyolcvanas évekre pedig tömegével termelte a különféle rangsorokat. Globális városi fejlődésről John Friedmann meghatározó jelentőségű munkássága pedig Sassen számára is egyfajta kiinduló- vagy referenciapont volt.

Saskia Sassen felfogásában a globális városnak egyes számban tehát nincs is értelme, az ő okfejtésének logikáját mára egyedül a GaWC által használt flow adatok érvényesítik, jellemzően a nagy nemzetközi elemzések leragadtak a stock adatok statikus elemzésénél. Ennek ellenére a szűkebb és tágabb szakma egyaránt sokféleképpen használja a terminust, jelölve akár általános fejlettséget vagy valamely globális (pl. FDI) jellemző kiemelt jelentőségét. Jelen számunk szemlélete igyekszik széles látókörben bemutatni az eltérő megközelítéseket, átfogó szemléleti kerete azonban a folytonosan változó globális viszonyrendszer. Esettanulmányaink között, ennek megfelelően, a stabilan vezető szerepkörű városok, Párizs, Tokió és Peking mellett hely jutott a gyors szerepváltozáson keresztüljutó Torontónak, a folyamatosan perifériás helyzetbe ragadt Fokvárosnak, a fejlődési utat megtalálni képtelen Berlinnek és olyan városoknak is, mint Abuja vagy Asztana, melyek jelenleg még csak nem is tekinthetők globális városoknak, azonban

¹ BGE Nemzetközi Gazdálkodás Tanszék, főiskolai tanár, BGE OBIC, irodavezető,
koudela.pal@uni-bge.hu

szerepkörük mesterséges irányításával és az őket magukba foglaló országos vagy regionális szintű gazdasági növekedés hatására meginduló integrációjuk mindenképpen figyelmet érdemel.

Tekintettel a téma elméleti és módszertani sokszínűségére, a tanulmányok sorát egy általános elméleti bevezető jellegű tanulmány nyitja meg. Szirmai Viktória rámutat arra, hogy az elemzések és értelmezések bő három évtized alatt nemcsak önmagukban változtak meg, hanem az értelmezések értelmezése újra és újra eltérő kontextust teremt a globális városhálózat kutatásában. A kezdetektől domináns gazdasági, intézményi és infrastrukturális összehasonlításokat egyre inkább kiegészítik a társadalmi élet feltételei, a különböző társadalmi csoportok viszonyai, a rugalmasság, a városi jól-lét és a kulturális és egyéb szerepek.

A füzet derekát képző öt várostanulmány: Párizs, Peking, Torontó, Fokváros és Tokió fejlődését és jelenlegi helyzetét mutatja be. Schuchmann Júlia Párizs kiemelkedő globális szerepköre kapcsán rámutat a mindig is jelenlévő társadalmi feszültségek jelentőségére, a francia főváros mag és peremterületeinek strukturális megosztottságára, ill. ennek globalizációban betöltött szerepére és a városfejlesztés szerepére, az annak háttérében megbújó politikai akarat különböző szintjeire. Gere László Peking kapcsán annak sajátos, politika vezérelte fejlődését, ill. felülről vezérelt fejlesztését hangsúlyozza. A kommunista Kína lassan fél évszázada következetesen építgeti a kínai városok versenyképességét, s a fővárosnak itt kiemelt szerep jut. Peking fejlesztése szerves részét képezi a hazai és regionális gazdasági terveknek, mely a város külső és belső szerkezetére is egyaránt hatást gyakorolnak, s a gazdaságpolitika, távlati célként, a lokalitásban rejlő lehetőségeket is a nemzeti szintű globális versenyhelyzet javításának érdekében használja ki. Gere Peking globális helyzetének értelmezésekor igyekszik az országos szintű gazdaságfejlesztés nemzetközi stratégiáit is figyelembe venni, ezzel már itt a globális hálózatok átalakulását befolyásoló folyamatok felé tereli a figyelmet.

Kocsis János Balázs érzékletesen mutatja be a lokális és regionális versenyt meghatározó, s ezen keresztül a globális pozíciót is befolyásoló külső tényezőket, az etnikai/nyelvi megosztottságot, a hazai és regionális városok versenye, a közigazgatás és a gazdaságpolitika, valamint a kreatív munkaerő bevonzásának és a dszentifikációnak a szerepét. A népesedési helyzet és bevándorlás kiaknázása, az elővárosi fejlődés és a belvárosi revitalizáció, az európai jelleg megőrzése sikeresen vezette Torontót a kedvező globális pozícióért (vagy akár a túlélésért) folytatott versenyben, egy olyan rozsdadóvezetben, ahol számos korábbi gazdasági központ csúfosan alulmaradt a 21. században.

Fokváros magán hordozza az urbanizáció számos globális jegyét, rendelkezik olyan mértékű elővárosispecializálódással, hogy akár értelmezhető várostérségként is, azonban mégsem tekinthető globális városnak. Trócsányi András és Taróssy István részletes leírást ad Afrika vezető gazdaságának az egyik meghatározó urbanizációs központjáról.

Számos fontos dimenziót saját tapasztalatokkal, statisztikai adatokkal és a globalizálódás folyamatának szemszögéből fontos szempontokkal mutatnak be, a történeti fejlődéstől az infrastruktúrán át a közbiztonságig. Fokváros különleges jelentőségét Afrika szerepkörének változása, Dél Afrika a kontinensen betöltött sajátos gazdasági és urbanizációs szerepköre és az Apartheid okozta városfejlődési sajátosságok adják.

Tokió fejlődését makrogazdasági környezetben mutatja be Forman Balázs, a város túlnépesedését, a fejlesztési projekteket és az exportorientált gazdaság megtorpanását helyezve kölcsönös összefüggésrendszerbe. A gazdasági növekedési szakaszokhoz köthető városfejlődési mintázatban különleges szerepe volt kiemelkedő eseményeknek, így az olimpiáknak, melyek az ország és persze fővárosa globális integrációjában is kiemelkedő jelentőséggel bírtak, valamint a Fukushima katasztrófának, ami új és sajátos gazdaságpolitikát hívott életre. Ugyancsak fontos kontextust teremt a környezetszennyezés Tokió életében.

A füzet záró rovatban két „policy study”-t, olyan rövid esszét olvashatunk, melyekben globális helyzetük tekintetében különleges városokról esik szó. Berlin, történelmi jelentősége ellenére csupán Beta+ besorolást kap a GaWC 2020-as rangsorában, globális fejlettsége Budapesttel, Barcelonával és azzal a „kisvárosias” Miamival helyezi egy szintre, melyre oly sokszor hivatkozik Saskia Sassen. Nemigen találunk nemzetközi jelentőségű nagyvállalatokat berlini székhellyel, a klasszikus termelőipar is távolmarad, s a tőzsdének sincs kiemelkedő szerepe. Brenner János történeti fejlődési kontextusban látta Berlin jelenlegi helyzetét, s olyan jelentős társadalmi kérdéseket tárgyal, mint a lakáspolitikát vagy az iskolakérdés. Művészeti jelentőségével és a bevándorlók hozta sokszínűséggel Berlin mégiscsak kiemelkedik globális összehasonlításban. Berlin ellentmondásos helyzetének fontos szerepe van a globális városhálózat fejlődésének átfogó megismerésében, s legalább ennyire fontos azon városokra is kitekinteni, melyeket még nem, vagy csak részben ért el a globalizáció.

Neszmélyi György színes írása két olyan mesterséges város létrejöttét, ill. új életre születését mutatja be, melyeket hagyományosan periférikusnak tekintett, elmaradott területeken hoztak létre, indítottak el új pályán. Nigéria és Kazahsztán korábbi fővárosai sem igazán jelentős globális központok, Lagos csupán Beta-besorolást kap, míg Almati nem is szerepel a GaWC 2020-as rangsorában. Nigéria azonban a leggyorsabban növekvő népességű ország, s Lagos mellett Abuja is felkerült a globális térképre, a GaWC besorolásában a High Sufficiency kategóriában. Kazahsztán a világ egyik leggyorsabban fejlődő gazdasága, s noha Almati nem, Asztana már rajta van az említett listán a legelső Sufficient kategóriában. Az, hogy egy csupán 1997 óta, és csupán politikai decentralizáció eredményeként fejlődésnek indult város ilyen rövid idő alatt került globális szerepkörbe, felhívja a figyelmet rá, s más hasonló térségek és azok városi központjainak további vizsgálatára.

Globalizáció és város kapcsolata túllép egy adott, noha meghatározó jelentőségű szemléleti kereten. A lokalitás versenyhelyzetének megjelenése és tartós piaci szereppé válása, valamint a politikai decentralizációban betöltött növekvő szerepe legalább annyira meghatározza a városuk globalizációban betöltött szerepét, mint a hálózatba szerveződésük és a globális piaci színterekre gyakorolt hatásuk. Jelen írások tehát számos terület iránt érdeklődő kutató, oktató, vagy egyszerűen csak tájékozódni vágyó olvasó számára relevánsak, ezért bátran ajánlom olvasóink figyelmébe, éljenek globális városban vagy attól távol.

Koudela Pál
Szerkesztő

Szirmai, V. (2022): Globális városok – globális kihívások. CITY.HU Várostudományi Szemle 2(4), 9–23.

ELMÉLET

Globális városok – globális kihívások

Szirmai Viktória¹

Absztrakt

A tanulmány a globális város jelenségével foglalkozik. Bemutatja a globális városok főbb jellemzőit, a globális gazdaság városszervező erejét, a különböző városok között és a városokon belül létrejött új egyenlőtlenségi rendszereket és társadalmi problémákat. A globális városok közötti különbségek is kiderülnek, a globális városokat rangsoroló indexeket és azok különböző dimenziót is értékeljük, bíráljuk. A globális városok főként gazdasági sikerei és a társadalmi egyenlőtlenségek közötti összefüggések a tanulmány egyik központi témája. A globális társadalmi egyenlőtlenségek problémáit, a világméretű és a regionális szintű társadalmi, jövedelmi, vagyoni egyenlőtlenségek veszélyeit, azokból fakadó társadalmi elégedetlenségeket szintén elemezzük. Végül összegezzük a globális nagyvárosok előnyeit és hátrányait, de hitet teszünk a nagyváros alapvetően pozitív szerepei mellett.

Kulcsszavak: globális város, globális városokat mérő indexek, globális társadalmi egyenlőtlenségek

Abstract

The study deals with the phenomenon of the global city. It presents the main characteristics of global cities, and the urban organizing power of the global economy. Furthermore, it describes the new inequality systems created between different cities and within cities, and social problems. The differences between global cities are also revealed, the indices ranking global cities and their different dimensions are evaluated and criticized. The connections between the mainly economic success of global cities and

¹ Prof. Dr. Szirmai Viktória ELKH TK Szociológiai Intézet, Széchenyi-díjas, városszociológus, szirmai.viktoria@tk.hu

social inequalities are one of the central themes of the study. We also analyze the problems of global social inequalities, the dangers of global and regional social, income, and wealth inequalities, and the resulting social discontents. Finally, we summarize the advantages and disadvantages of the global metropolis, but we believe in the basically positive roles of the city.

Keywords: global city, indices measuring global cities, global social inequalities

Bevezetés

A globális városok a globalizáció, a világméretűvé vált gazdaság, a modern kapitalizmus rendszerének produktumai, számos fejlődést generáló erő birtokosai, a gazdasági előrelépés letéteményesei, miközben számos világszintű társadalmi probléma, társadalmi és területi polarizáció forrásai. Egyre kevésbe tudjuk, hogyan értékeljük a globális és a globalizálódó nagyvárosokat, illetve azokat a településeket, ahol megtalálhatóak a globális városjellemzők, és azokat a térbeli formációkat, amelyek kimaradnak a globális hálózatokból, melyek nevezhetők inkább szerencsésekknek és melyek inkább a veszteseknek? Komoly viták folynak ezekről a kérdéskörrel, különböző szakmai nézetek csapnak össze (Florida 2017; Glaeser 2020; Hamilton et al. 2005) Közülük nem kevesen csak a pozitív hatásokat emelik ki, míg mások inkább a problémákra fókuszálnak. A COVID-19 világvárványban játszott nagyvárosi szerepek, a nagyvárosok különös érintettsége miatt, átmenetileg a problémacentrikusok törtek az éltre. Ez a helyzet azonban ma rendeződni látszik, s a két ellentétes álláspont ismét elfoglalta a helyét a „sakktabla” két oldalán.

Ez a tanulmány nem kíván egyértelmű választ adni a jelzett kérdésekre, mivel nem is igazán lehet, a globális várost előnyök és hátrányok egyaránt jellemzik, az előnyök és a hátrányok más–más társadalmi rétegeket és eltérő település-típusokat érintenek, s ezzel eltérő csoport, illetve területi érdekeket képviselnek vagy éppen diszpreferálnak. Ezért inkább most azt a módszert választottam, hogy a globális város fő jellemzőiből kiindulva sorra veszek néhány globális társadalmi egyenlőtlenségi problémát, végig gondolom azok veszélyeit, az érintettek körét, és annak alapján kísérletet teszek egy konklúzió megfogalmazására.

A globális város jelensége

Saskia Sassen szerint a „világ gazdaság átalakította a városok életét”. Ez a mondat vezeti be az amerikai szociológus, közgazdász 1991-ben megjelent jelentős horderejű művét, a *Global City (A globális város)* című munkáját (Sassen 1991). Az átalakítás tényezői

között különösen fontos, hogy a világgazdaság átformálja a városok közötti kapcsolatrendszereket, komplex dualításokat hoz létre: a területi szétszórtságot és egyszerűsít meg a globális integráltságot (Sassen 1991: 3). A világgazdasági folyamatok a nagyvárosok új stratégiai szerepeit, egyben új funkcióit is létrehozzák, mégpedig négy szempont szerint: 1) a világgazdaságot nagymértékben koncentráló nagyvárosok parancsnoki pontokká alakulnak: 2) a nagyvárosok speciális szolgáltatások és a pénzügyi központok kulcsfontosságú helyeivé válnak: 3) a termelés, az innováció, és a vezető iparágak központjai lesznek: 4) végül piacokat biztosítanak a termékeknek, az innovációval előállított készítményeknek is (Sassen 1991).

A globális gazdaság mértéktelen szervező és felhajtó erővel bír, amit az is mutat, hogy a különböző történeti háttérrel és jelennel rendelkező, differenciált, bár többnyire nagyobb méretű városi társadalmakban hasonló gazdasági és társadalmi strukturális folyamatok bontakoznak ki. Lényeges megállapítás, hogy „a globális gazdaság hatalmas erőforrás koncentrációja újra strukturálja a városokat, átalakítja azok társadalmi és gazdasági rendjét. S ez új várostípust eredményez, ez pedig a globális város, fogalmazza meg a fő szentenciát Sassen (1991: 5).

A Global City a városi tematikák kapcsán talán a legtöbbször idézett mű, amelynek jelentőségét az adja, hogy a globális gazdaság értelmezésének új elméletét kínálja, politikai és gazdasági, valamint szociológiai megközelítésben. Az új megközelítés lényegi összetevője, hogy a területi hatásokra, a városi tematikára is koncentrálnak (Robinson 2009: 6), mivel újra definiálja a termelés és a területi szempontok kapcsolatait, mégpedig azzal, hogy megfogalmazza a világkapitalizmus területi dinamikáinak az átalakulásait. Az elmélet abból indul ki, hogy a helyi (a városi) átalakulások a globális hatásoktól függenek, hogy a globalizáció, illetve a modern kapitalizmus hatásai nemzetközivé alakítják a városi tereket, s ezzel a városok részeivé válnak egy nemzetek feletti, globális rendszernek, a globális tőke, a pénz, az információ, az emberek nemzetek felett átívelő hálózatainak.

Sassen szerint a globalizáció korában a városok új vonásokkal rendelkeznek. A korábbi történelmi periódusokban a városi rendszerek szinte kizárólagosan a nemzeti gazdaságokba beágyazva léteztek. A mai városok azonban, inkább egymáshoz, illetve a többi globális városhoz kötődnek. Lényeges ismervük, hogy a globális városok a város-hierarchia csúcán találhatóak. A legnagyobb mértékben és ráadásul hosszú távon is vonzzák a globális tőkét, és az azt működtető társadalmi, foglalkozási csoportokat, a globális eszméket is. Fontos szempont az is, hogy a különböző városok között és a városokon belül új egyenlőtlenségi rendszerek jönnek létre, amelyek a korábbiakhoz képest élesebbek (Boltanski, Chiapello 1999; Sassen 2007: 483). Harvey szerint ezek a városok a tőkefelhalmozás központjai, itt dől el, ki szabályozza a városi erőforrásokhoz való hozzáférést, és ki diktálja a mindennapi élet minőségét és szervezését: a finanszírozók és a fejlesztők vagy a városlakók (Harvey 2012).

Globális városok különbségei

A globális városok között jelentős különbségek vannak a világgazdaságban játszott vezető szerepeik szerint. Sassen szerint a globális városok között három város rendelkezik kiemelkedő jelentőséggel, elsősorban New York, London és Tokió (Sassen 1991). Ma már erről megoszlanak a tudományos vélemények, a legfrissebb szakirodalmak számos európai, illetve amerikai és ázsiai várost is a vezető erők, a „globális elit” közé sorolnak.

A globális városokat rangsoroló indexek, például a minden évben megjelenő Global City index öt dimenzió alapján sorolja be a nagyvárosokat a globális rendszerekbe: mégpedig az üzleti tevékenység, a humán tőke, az információcsere, a kulturális tapasztalatok és a politikai szerepvállalás globális jellege alapján.

A Global Cities Outlook egy előre tekintő értékelést ad arról, hogy a globális városok hogyan teremtik meg a feltételeket jövőbeni globális csomóponti státuszukhoz. Ezt négy dimenzióban mérik: személyes jól-lét, gazdaság, innováció és kormányzás. 13 mutatót is használnak az értékeléskor, azért, hogy feltárják az adott városok hosszú távú sikerének lehetőségeit, az egészségügy, az egyenlőtlenség, az üzletvitel egyszerűsége, az infrastruktúra fejlesztése és a beruházások területein (Kearney, AT. 2016, Kearney, AT. 2021).

A kétféle index csak részben ad hasonló sorrendet, mivel az adott helyzet és a potenciális helyzet többnyire nem egyezik meg, az eltérő dimenziók szerinti mérések miatt sem. A Global City indexekben általában London, New York, Párizs és Tokió vannak az élen, néha egy-egy évben (például 2015 és 2016 között) London és New York helyet cserél egymással. De a legutolsó alkalommal, 2021. ben mért index esetében New York, London, Párizs és Tokió foglalták el az első négy helyet (<https://www.kearney.com/global-cities/2021>).

Josef Gugler „A világvárosok a nyugaton túl” (World Cities Beyond the West) című munkájából az derül ki, hogy számos világváros (mint például Shanghaj, Szöul, Bangkok, Kairó, Mexikóváros, Moszkva, Hongkong, Szingapúr, Jakarta, San Paulo, Bombay és Johannesburg), bár nincsenek a világgazdaság centrumában, mégis nagyon fontos szerepet töltenek be a világ-, és a regionális gazdaságban, de főként a saját országukban (Gugler 2004). Gugler munkáját azért tartom jelentősnek, mert rámutat, hogy a városok életét nemcsak a globális rendszerek, az abban elfoglalt hely, hanem a lokális összefüggések, a lokális a nemzeti, a regionális adottságok, és a történeti hatások is meghatározzák. Ezzel komoly bírálatnak veti alá a sasseni elméletet.

A lokális hatások szerepét én magam is lényegesnek tartom, jóllehet hosszú ideig az általános, ha úgy teszik a globális meghatározottságok érdekelték, ma már tudom, hogy az egyedi adottságok, közte a történeti sajátosságok szintén számottevő faktorok. Éppen ezért maradéktalanul egyet értek Gugler egy másik bírálatával, mégpedig azzal, amikor

megállapítja, hogy a globális város elméletekből hiányoznak a történeti összefüggések. A 12 fejlődő országbeli világváros összehasonlító elemzése kapcsán jutott arra a következtetésre, hogy a globális rendszerekben elfoglalt helyükből fakadó közös vonásokon túl nagyok a közöttük lévő különbségek, a történeti, a regionális, a gazdasági, a politikai, a demográfiai sajátosságok szerint.

Ma már egyre inkább általános szakmai vélemény, hogy a városok közötti különbségeket sokkal szélesebb körűen, komplexebb mutatók, több dimenziós indexek alapján érdemes és lehetséges feltárni. A globális városok megalapozottabb elemzésében, a kapcsolódó vitákban való előre lépéshez komoly segítséget nyújtott a Brookings Intézet 2016-ban publikált átfogó kutatása, amely a globális város jelleg kiszélesítését is megalapozta (Trujillo, Parilla 2016).

A vizsgálat a világ 123 legnagyobb metropolisz-térségét elemezte, A vizsgálati eredmények szerint a globális jelleg három nagy makrófolyamat hatásától függ: egyrészt az urbanizációs folyamatok következményeitől, másrészt a globális integráció szerveződéseitől, harmadrészt pedig a technológiai változások folyamataitól.

A vizsgálatok eredményeként hét nagy globális város kategória összegzésére került sor: az első csoport a 6 „Globális óriás”, ezekben találhatóak a legerősebb és leggazdagabb vállalati központok, ezek a világ valóban parancsnoki és irányító központjai, a legnagyobb fejlett gazdaságok. A következő egységet 5 nagy ázsiai, üzleti és pénzügyi csomópont képezi, ezek, amelyek az ázsiai-csendes óceáni térségbe és Oroszországba fektetnek be. A „Feltörekvő „kapuk”, 28 nagyvállalat és közlekedési belépési pontok, amelyek a nagyobb országos és regionális feltörekvő piacokra építenek, Afrikában, Ázsiában, Kelet-Európában és Latin-Amerikában. A következő egységet „Gyári Kínának” nevezik, ezek 22 másod- és harmadosztályú kínai, exportintenzív termelésre támaszkodó város. „A tudásközpontok” 19 közepes méretű, rendkívül produktív tudásteremtő központ az Egyesült Államokban és Európában, ezekben a városokban a munkaerő tehetséges, és itt találhatóak az elit kutatóegyetemek is. Az ún. „Amerikai középsúlyúak” közé 16 közepes méretű amerikai nagyváros tartozik, az ún. „Nemzetközi középsúlyúak”, csoportjában 26 közepes méretű város található, Ausztráliában, Kanadában és Európában. Ezek befektetési áramlások révén ugyan összekapcsolódnak, de ahol a növekedés elmaradt a pénzügyi válság után (Trujillo, Parilla 2016: 16).

A rangsorok kialakulásában a versenyképesség szempontja központi szerepet kap. A tanulmány koncepciója az, hogy a gazdaság valóságos versenyképességét az biztosítja, ahol cégek és az érintett emberek egyaránt fejlődni tudnak. Erre a két faktorra építi és vizsgálja meg az egyes versenyképességi dimenziókat. Ezek a következők: az exportképes ágazatok megléte, az innovációs kapacitás, a tehetség illetve a humán tőke, a felsőfokú végzettséggel rendelkező népesség aránya, az infrastrukturális összeköttetések

és a kormányzás, annak keretében, hogy az miképpen segítik elő a befektetéseket. Továbbá az általános ipari és gazdasági jellemzők, közte az egy főre jutó GDP mértéke.

Ez a versenyképességi felfogás előre mutatóbb a korábbi indexekhez képest, de csak annyiban, hogy egyes, a gazdasághoz kapcsolódó társadalmi mutatókat néz. Erre vonatkozó kritikát már jóval korábban találni Mattei Dogan írásában, aki komolyan bírálta nemcsak a gazdasági beállítottságra épülő rangsorokat, hanem általában az „egy dimenziós” elemzéseket is (Dogan 2004). Szerinte ugyanis ezzel a társadalmi folyamatok általában kívül rekednek az elemzettek köréből: a társadalmi élet feltételei, a különböző társadalmi csoportok viszonyai, a kulturális és egyéb szerepek, pedig ezeknek szintén a kritériumok közé kellene tartozniuk. Külön probléma, hogy a gigantikus méretű városokban élők csak egy szűk köre, főként a gazdasági elit vesz közvetlenül részt a globális gazdaság működésében, a nemzetközi kapcsolatokban is, ezért a városlakók többsége kimarad a globális rendszerekből, és azok hatásaiból is.

Ezzel teljes mértékben egyet értek, szerzőtársaimmal együtt, több munkánkban nemcsak vitattuk a szűk körű versenyképességi felfogásokat, hanem empirikusan, kilenc magyar nagyváros esetében meg is vizsgáltuk a várostársadalmi versenyképességet, egyben ki is mutattuk a gazdasági és a társadalmi versenyképesség kapcsolatait és összefüggéseit (Szirmai 2009; Szirmai 2015).

A COVID-19 pandémia kiemelt mértékű nagyvárosi érintettsége folytán (Szirmai 2019) bizonytalanná vált a globális városok, a nagyvárosok kimagasló vezető szerepe a világgazdaság működésében. Ez a 2021-es Kearney jelentésből is kiderült. Ezzel kapcsolatban azt olvashatjuk: „a globálisan leginkább összekapcsolt városok voltak a legsebezhetőbbek a COVID-hatásokkal szemben. Nagyobb kapcsolatuk kettős következményekkel járt. Először is, ezek a városi központok az elsők között regisztráltak koronavírusos eseteket, Vuhanon kívül is ez történt, tekintettel a nemzetközi utazási kapcsolataikra. Ez azt jelentette, hogy ezekben a városokban az egészségügyi szakemberek és a döntéshozók egy gyorsan terjedő vírussal szembesültek, kevésbé érte a közegészségügyi következményeket, miközben nem volt bizonyíték a hatékony politikákra. Másodszor, definíció szerint a legglobálisabb városok a legtöbb nemzetközi kapcsolattal rendelkeznek – a kereskedelmi útvonalaktól a nemzetközi migrációig. Mivel a járvány leküzdésére bevezetett intézkedések lezárták a határokat és megbénították a városok közötti mozgást, ezek a csomópontok többet veszítettek, mint mások” (Kearney 2021).

Mindezik miatt, már sokan lemondtak a globális városokban rejlő potenciális fejlődési lehetőségekről. Ezért is volt nagyon lényeges 2021-es Kearney jelentés megállapítása, miszerint a pandémia pusztítása és a kedvezőtlen hatások miatti bizonytalanságok után a globális városok bebizonyították ellenálló képességüket, hogy ismét a globális

fellendülés élére voltak képesek állni, a korábbi nemzetek felett átívelő lokális kapcsolataik tartó pilléreire, azok újraéledése révén (Kearney 2021). Ezt az ellenálló erőt mutatja, hogy bár a világjárvány az uralkodó városokra túlméretezett hatást gyakorolt, a rangsorokban ismét méltó helyet foglalnak el, New York, London, Párizs és Tokió, mindannyian megőrizték az első négy helyüket a 2021-es indexben (lásd az alábbi 1. ábrát).

1. ábra

A top 10 2021-ben. A globális városok indexe

City	2021 rank	2020 rank	Δ 2020–2021
New York	1	1	—
London	2	2	—
Paris	3	3	—
Tokyo	4	4	—
Los Angeles	5	7	+2
Beijing	6	5	-1
Hong Kong	7	6	-1
Chicago	8	8	—
Singapore	9	9	—
Shanghai	10	12	+2

A rangsorban elfoglalt jó helyek megőrzéséhez, illetve a további feltörekvéshez a városoknak azonban új megközelítést kell kialakítaniuk a globalizmussal kapcsolatban. Az új megközelítés lényege, hogy a gondolkodás középpontjában a rugalmasságnak és a városi jól-létnek (well-being) kell állnia. S jóllehet a Stiglitz jelentés (Stiglitz et al. 2009) óta tudjuk, hogy a jól-lét tematika kiemelten fontos a társadalmi gazdasági folyamatok, és a válságok értelmezésében, a pandémia által kirobbant nagyvárosi krízisek enyhítésében, a nagyvárosok jövőjével kapcsolatos megállapítások megfogalmazásában és a megoldások keresésében sem igazán vették figyelembe. A teljesség kedvéért meg kell említeni, hogy még Stiglitz professzor sem gondolt a területi szempontokra, amikor

kidolgozta a jól-lét nyolc különböző dimenzióit.² Pedig kutatások sokasága mutatta, hogy a vírusnak való kitettség csak részben függött a lakóhelytől, a lakóhely nagyvárosi jellegétől. Sokkal inkább függött az érintett népesség társadalmi strukturális helyzetétől: az iskolázatlan, szakképzetlen, alapvetően a fejletlen városnegyedekben élő lakosság jóval sérülékenyebbnek bizonyult a többi társadalmi csoporthoz képest³. Ezt egy magyar kutatás is igazolta (Szirmai et al. 2022).

Globális városi sikerek és társadalmi egyenlőtlenségek

Számos szakirodalom állítja, hogy a globális városok, illetve a világvárosok is a gazdasági sikereiket, a növekvő társadalmi, gazdasági egyenlőtlenségeknek is köszönhetik. A gazdasági egyenlőtlenség káros formái a globálisan erős várossá válás elkerülhetetlen következményei? – kérdezi például Michel Tiboris, de Edward Luce a Financial Times rovatvezetője is, ugyanezt kérdezi, amikor elindította a városi egyenlőtlenségekkel foglalkozó panelt a 2014-es chicagói globális városok fórumán. Ezzel, vagyis a kedvezőtlen következményekre utalással megkérdőjelezte a globális városok sikereinek az értékét (Tiboris 2016).

A 2009-es magyar nagyvárosi társadalmi versenyképességi kutatásaink során (Szirmai 2009) már jóval korábban, én is megalapozottnak láttam ezt az összefüggést. A gazdasági és a társadalmi versenyképességi rangsorok összevetésekor úgy tapasztaltam, hogy a gazdasági rangsorban elért magasabb mutató nagyobb mértékű társadalmi egyenlőtlenségi problémákkal párosult, az alacsonyabb társadalmi egyenlőtlenségi mutató pedig alacsonyabb gazdasági sikerrel társult. Tehát a magyar vizsgálat szerint is

² A társadalmi jól-lét fogalma nyolc tényezőt foglal magába: az anyagi életkörülményeket (ennek keretében a jövedelem, a fogyasztás és a vagyon mutatóit), az egészség, az oktatás, az egyéni aktivitások szempontjait (a munkát is beleértve), a politikai képviselet és a kormányzás, vagyis a politikai érdekérvényesítés mutatóit, a társadalmi és a személyes jellegű kapcsolatrendszerek összefüggéseit, a mai és a jövőbeni környezeti viszonyok és végül a gazdasági és a fizikai jellegű bizonytalanságok dimenzióit.

³ Egy 10 nagy amerikai városra kiterjedő vizsgálat szerint az afroamerikai lakosságot, a latin népeiséget és a dél-ázsiai közösségeket az átlagokhoz képest is erősebben érinti a vírusfertőzés. A kutatás során nyilvánvalóvá vált, hogy a COVID-19 fertőzések és halálazások okai összefüggenek a jövedelmi viszonyokkal, illetve, hogy a jövedelemi megoszlások mellett más strukturális tényezők is szignifikáns hatással vannak arra, hogy egy térségben élő egyén megfertőződött-e vagy meghalt-e a COVID-19-ben. Fontos felismerésük volt, hogy a marginalizálódott, a hátrányos helyzetű kisebbségi populációk által lakott területek, ahol a kormányzatok hosszú ideje nem valósítottak meg térségi szintű fejlesztéseket, a legsúlyosabban érintettek a vírusfertőzéssel (Szirmai 2019).

úgy látni, hogy a társadalmi problémák egyfajta árai a gazdasági sikereknek. Ezzel kapcsolatban a probléma csak az, hogy nem ugyanazok, akik a sikereket élvezik, és akik a sikerek kedvezőtlen társadalmi feszültségeit elviselik.

Az utóbbi években a vagyoni egyenlőtlenségek a világ városaiban drámaian felgyorsultak. Miközben a gazdasági globalizáció hatalmas gazdagságot teremtett, egyre nyilvánvalóbb, hogy a növekedés előnyei nagyon egyenlőtlenül oszlanak meg. A vagyon a jövedelmi skála legtetjén halmozódott fel, ami azt mutatta, hogy a növekvő egyenlőtlenség egyszerre káros a városi lakosoknak és káros a globális városoknak is. Az is kiderült, hogy a nagyvárosok egyenlőtlenebbek, mint az őket befogadó országok (Például a New York Metro Area (MSA) jövedelmi egyenlőtlensége jóval magasabb, mint az Egyesült Államok átlaga). Az is nyilvánvalóvá vált, hogy a nagyvárosok viszonyai jóval egyenlőtlenebbek, mint a kisebb városokban lévőek (Nicoud-Behrens 2014).

Egy másik tanulmány hasonló eredményre jutott. Az Egyesült Államok 53 nagyvárosát összehasonlító elemzés szerint a globális nagyvárosokban jóval magasabbak a társadalmi-gazdasági egyenlőtlenségek, mint más helyeken. A globális város bizonyos „sarokkő” (cornerstone) erőforrásokat használ fel a globális előnyök fenntartására, és ez polarizált foglalkoztatási szerkezetet és torz társadalmi rétegződést okoz (Boschken 2020).

„A városi társadalmi-gazdasági szegregáció és jövedelmi egyenlőtlenség: globális perspektíva” című kötet a jövedelmi egyenlőtlenség és a lakossági szegregáció közötti kapcsolatot vizsgálja 24 nagyvárosban és városi régiókban (Afrikában, Ázsiában, Ausztráliában, Európában, Észak-Amerikában, és Dél-Amerikában). A könyv főbb eredményeit a következőkben foglalják össze a szerzők: 1) A növekvő egyenlőtlenségek a társadalmi-gazdasági szegregáció növekedéséhez vezetnek szinte mindenhol a világon: 2) Az egyenlőtlenség és a szegregáció szintje magasabb az alacsonyabb jövedelmű országok városaiban, de az egyenlőtlenség és a szegregáció növekedése gyorsabb a magas jövedelmű országok városaiban, ami a globális trendek konvergenciájához vezet: 3) Sok városban egyre nagyobb arányban vannak jelen a vezető társadalmi-gazdasági csoportok, s ez növekvő dzsentifikációra utal: 4) A legtöbb városban a magas jövedelmű munkavállalók a központba vagy vonzó tengerparti területekre költöznek, az alacsony jövedelműek pedig a városi régiók szélére. Egyes városokban, főleg az alacsonyabb jövedelmű országokban, a magas jövedelmi munkavállalók a központon kívüli enklávékban vagy zárt közösségekben is koncentrálnak: 5) Az eredmények egy globális szegregációs tézis megfogalmazásának a szükségességét vetik fel (van Ham et al. 2021).

A Városok és a városlakók könyvem (Szirmai 2019) eredményei, más nézőpontból ugyan, de alátámaszthatják ezt a globális jelenséget, mégpedig azzal, hogy a globalizáció szintjei nemcsak sajátos szegregációs modellekben jelennek meg, hanem speciális társadalmi szerkezeti trendekben is. Ezt a könyv következő mondatai igazolják: „A globális nagyvárosok, majd az európai fővárosok (köztük a magyar főváros) szerkezeti átalakulásait is vizsgálva lényeges hasonlóságokat találtam: erőteljes belső városi (és hadd tegyem hozzá szuburbán) dszentifikációkat, illetve társadalmi kirekesztést. A hasonló trendek azért is voltak meglepőek, mert ezek a nagyvárosok eltérő fejlettségű országokban vannak, különböző történeti fejlődési utakkal rendelkeznek. Vélhetőleg mindez az Enyedi-féle világmodell, a globalizált urbanizáció egy másik igen lényeges területi hatását mutatta, mégpedig egy új globális társadalmi szerkezet szerveződését jelezte. A világmodell érvényesülésének, működésének „törvényei” alapján a globális nagyvárosokra érvényes társadalmi szerkezet a világ más nagyvárosaiban is megjelenik, az adott nagyvárosokra jellemző globalizáltság mértéke szerint, illetve a piacgazdaság szerveződésének és a jövedelmi egyenlőtlenségek formálódásának időrendi különbségi szerint. Ennek alapján pedig nemcsak hasonlóságok, hanem különbségek is létrejönnek a különböző nagytérsegek városainak társadalmi szerkezeti jellemzőiben.” (Szirmai 2019: 30)

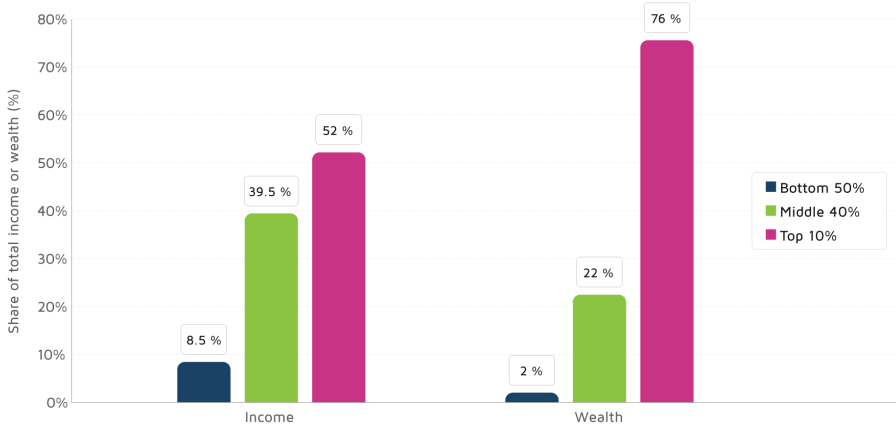
A globális társadalmi egyenlőtlenségek veszélyei

A globális egyenlőtlenségek számos veszéllyel járnak: Stiglitz szerint „a túlzott egyenlőtlenség árt a produktivitásnak és lassítja a fejlődést” (Stiglitz 2012). Különösképpen akkor, ha a gazdasági hatalom politikai hatalommá válik, mivel a „hatalom privát kezekben való koncentrációja veszélyezteti a piac működését és a politikai társadalmi kontrollt” (Stiglitz 2012). A tények szerint „az amerikaiak 1%-a kontrolálja a nemzeti vagyon 40%-át. Ez a top 1% élvezi a legjobb egészségügyi ellátást, a legjobb oktatást, és a vagyon előnyeit. A 99% mind ebből kimarad.” (Stiglitz 2012: 24)

A World Inequality report 2022 globális szinten igazolja az éles társadalmi, jövedelmi, vagyoni egyenlőtlenségeket. A riportot megalapozó 2021-es adatok szerint a világ népességének alsó 50%-a birtokolja (egyben kontrolálja) a globális jövedelem 8,5%-át, a globális alsó 50%-a birtokolja a vagyon 2%-át, a globális top 10% birtokolja az összes háztartási vagyon 76%-t, a globális jövedelmek 52%-t. (wir2022.wid.world/methodology). 2021-ben a világ lakosságának legszegényebb 50%-a az összes magántulajdonnak (ingatlanok, üzleti és pénzügyi eszközök, adósság nélkül) mindössze 2%-át birtokolta, míg a leggazdagabb 10% a teljes magánvagyon 76%-át birtokolta (lásd a következő ábrákat).

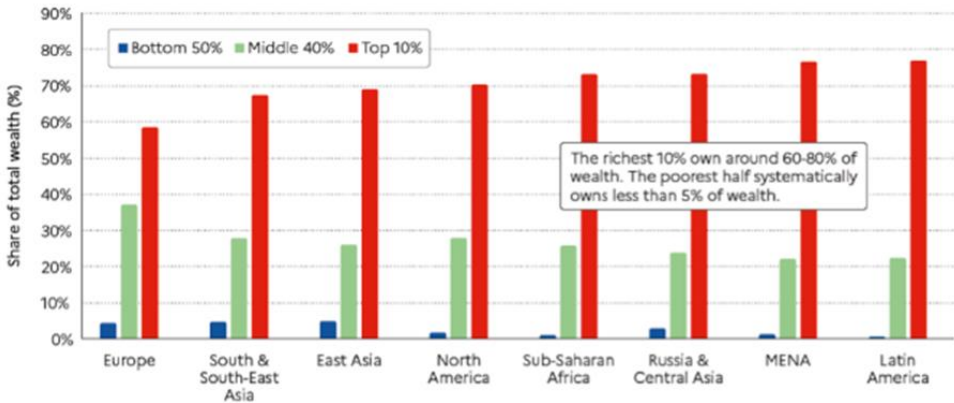
2. ábra

Globális jövedelmi és vagyoni egyenlőtlenségek 2021



3. ábra

Az extrém szintű tőke koncentráció, és a világszintű vagyoni egyenlőtlenségek 2021



Thomas Piketty francia közgazdász a blogjában további, nagytérsgégi differenciáltságokra mutat rá: a négy évenkénti világjelentés egyre erősödő egyenlőtlenségekről számol be, amelyek között kiemelkedően magas a vagyoni, a nemek közötti, és a környezeti jellegű polarizációk köre. A korábbi négy évhez képest az adatokból világszinten ún. hiper, vagyis kimagasló mértékű koncentráció látszik, amelyik a COVID világjárvány

hatására tovább súlyosbodott. Az adatokból látszik, hogy Latin-Amerikában és a Közel-Keleten a legmagasabb az egyenlőtlenség mértéke, ezt követi Oroszország és a Szaharától délre fekvő Afrika, ahol a legszegényebb 50%-a birtokolja mindennek mindössze 1%-át, míg a leggazdagabb 10%-a körülbelül 80%-ot birtokol. Európában valamivel kevésbé szélsőséges a helyzet, de ez sem jelent problémamentességet, a legszegényebb 50% csupán a vagyon 4%-át birtokolja, szemben a leggazdagabb 10% 58%-ot kitevő tulajdonával (Piketty 2021).

A globális mértékű társadalmi (egyben gazdasági és politikai) egyenlőtlenségek, azokból fakadó társadalmi elégedetlenségek miatt az egész világban sokasodnak a különböző jellegű, eltérő tartalmú társadalmi konfliktusok: utcai megmozdulások, globalizáció ellenes tüntetések, mozgalmak szerveződnek a világ különböző városaiban. A tartalmak nem egységesek, a különböző érdekek és mozgalmi célok keveredésének vagyunk a tanúi, de mindegyik megmozdulást áthatják a globalizáció nyertesei és vesztesei közötti választóvonalak, az Európa-szerte növekvő infláció, a megélhetési költségek emelkedése, a COVID-19 világválsághoz való eltérő viszony, de az éghajlatváltozás miatt aggodalmak által kiváltott társadalmi elégedetlenségek. Ez így volt a Franciaországon végig áramló sárgamellényesek tüntetéseikor, de ezt látni az ultrabaloldali vagy egyszerűen a klíma tudatos fiatalok radikalizálódása, az ún. Last Generation fiatal diákjaink a mozgalmak mögött. A Last Generation, vagyis az utolsó generáció, aki még tehet valamit a klíma védelméért, az éghajlatváltozás ellen küzdő aktivisták csoportja: polgári engedetlenségi módszereket alkalmaznak, autópályákat zárnak le, műalkotásokat, középületeket festenek be.

Sokan nem értnek egyet velük, a világ kulturális örökségét, a gyönyörű és pótolhatóan értékeket bíró festményeket, épületeket megrongáló akcióikkal, a tiltakozást kifejezni akaró módszereikkel én magam sem értek egyet. Miközben megértem, miért teszik: tehetetlennek érzik magukat a döntéshozó hatalmakkal szemben, a kevésbé látványos akciókra a hatalom nemcsak, hogy nem is reagál, de tiltásokkal, sokszor különböző súlyosságú büntetésekkel válaszol. A környezeti egyenlőtlenségekkel szemben valóban fel kell emelni a szavunkat: mert azok valóban mélyen igazságtalanok. A tények szerint a világ lakosságának legszegényebb 50%-a viszonylag ésszerű kibocsátással rendelkezik, például Európában fejenként 5 tonna. Eközben az átlagos kibocsátás eléri a 29 tonnát a felső 10%, a leggazdagabb 1% esetében pedig a 89 tonnát (World Inequality report 2022).

Összegzés

A globális város fő jellemzőit áttekintve egyértelművé vált mennyire ellentmondásos jelenségek: hiszen a gazdasági fejlődés letéteményesei egyfelől, másfelől a társadalmi problémák forrásai. Sokak érdekeit képviselik, mások érdekeit pedig nem. Mégis tudni kell, hogy a városok és a globális városok is lényeges társadalmi, gazdasági szerepeket töltenek be a modern világban, ez történetileg is mindig igaz volt. Hiszen a mai napig ezek a terek zárják magukba a modernizáció tényezőit, a gazdasági, társadalmi fejlődés, a világ gazdaság működési feltételeit, az innováció, a megújulás lehetőségeit, az emberiség által felhalmozott tudás eredményeit, a kulturális örökséget, a jól-létet és a kényelmet biztosító szolgáltatásokat, a legmodernebb eszméket, a kiművelt fejeket is: a nagyvárosokban élnek a képzett társadalmi csoportok, és a felsőbb osztályok tagjaiból is sokan, vagyis a gazdasági, a politikai, a kulturális elit tagjai.⁴ A városok vezető erők, a fejlődés hajtóerői, sokszor a nemzeti kormányok felett is átívelő hatalmi rendszerek. Miközben az előnyök elosztása, illetve eloszlása végtelenül igazságtalan, ami nemcsak az érintett népességnek, hanem a városoknak, azok gazdasági és társadalmi versenyképességének is árt.

A világ 8 milliárd lakosának ma már több mint fele városokban él: Európában a népesség 80%-a, Kelet- és Közép-Európában 64–76%, Magyarországon 71,23% a városlakók aránya. 1950-ben 86 olyan város volt, amelynek több mint egy millió volt a lakosa, míg 2000-ben 400 olyan nagyváros volt, ahol a népesség meghaladta az egy milliót, Európában 17 ilyen méretű város van. 2050-re a mostani 19-ről 27-re emelkedik a megavárosok, a 10 milliónál nagyobb települések száma. A mega-városok nagy része a kevésbé fejlett régiókban, főként Ázsiában, Latin-Amerikában található.

A COVID-19 világjárvány idején ugyan sokan elmenekültek a városokból, vagy ha nem is tették meg, legalábbis azt tervezték, hogy megteszik, aminek alapján úgy tűnt, hogy alapvetően nem fog megváltozni a globális urbanizáció menete. Azóta kiderült, hogy a világ a következő három évtized során tovább urbanizálódik: a városi népesség aránya a 2021-es 56 százalékról 2050-re 68 százalékra nőhet (World Cities Report, 2022). A szakmai vélemények szerint a világ minden régiója várhatóan urbanizáltabbá válik, de az erősen urbanizált és fejlettebb régiókban várhatóan stabilizálódik, vagy visszaesik a városi növekedés. Mindez azt mutatja, hogy emberiség jövője kétségtelenül városi marad (World Cities Report, 2022).

⁴ „Az Európai Unió 25–64 éves lakosságának harmada rendelkezik felsőfokú végzettséggel, ez az arány, a nagyvárosokban és vonzáskörzetükben 32%, a fővárosokban pedig 41%. (Jelentés az európai városok helyzetéről.2016).<http://www.geopolitika.hu/hu/2017/06/28/jelentes-az-europai-varosok-helyzeterol-2016>).

Ez komoly felelősséget ró a várostervezésre, és a városfejlesztésre: a COVID-19 világjárvány rá kell, hogy ébressze a világ döntéshozóit és szakmacsoportjait, az önkormányzatokat és a civil szervezeteket, hogy a városi területeket fel kell készíteni a dinamikára és a kiszámíthatatlan jövőkre. A világ városai most teljesen felkészületlenek voltak a járvány társadalmi és gazdasági hatásaira. A fejlesztési stratégiáknak új prioritásokat kell kijelölniük: a társadalmi egyenlőtlenségek enyhítése, a szegregáció csökkentése, az idősödő lakosság igényeinek kielégítése, a fejlődő országokban a szegénységi szint enyhítése, a megfelelő infrastruktúra biztosítása, a megfizethető és megfelelő lakhatás és a nyomorregyedek kihívásainak kezelése, kiemelten lényeges feladat. S ezeket csak a globális és a lokális rendszerek közös együttműködése, a demokratikus jóléti államok erősítése oldhatja meg.

Irodalom

- Boltanski, L.; Chiapello, É. (1999): *Le nouvel esprit du capitalisme*, Éditions Gallimard.
- Glazer E. (2020): *A város diadala*. Pallas Athéné Könyvkiadó
- Gugler, J. (2004): *World cities Beyond the West, Globalisation, Development and Inequality*. Cambridge University Press.
- Sassen, S. (1991): *Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press.
- Sassen, S. (2007/a): *Urban sociology in the 21st century*. In: C. Bryant, & D. Peck (Eds.), *21st century sociology*. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications, 476–487.
- Stiglitz, J.E.; Sen, A.; Fitussi, J.P. (2009): *Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress*, Paris.
- Szirmai V. (szerk.) (2009): *A városréségi versenyképesség társadalmi tényezői. Hogyan lehetnek a magyar nagyvárosok versenyképesebbek? Dialóg Campus Kiadó, Pécs-Budapest*.
- Szirmai V. (szerk.) (2015): *A területi egyenlőtlenségektől a társadalmi jólét felé*. Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár.
- Szirmai V. (2019): *Városok és városlakók (A befogadó és a kirekesztő városok)* Corvina Kiadó, MTA TK
- Szirmai V. (2021): *Nagyvárosok a COVID-19 vírusjárvány idején. Földrajzi Közlemények*. 1.
- Szirmai V., Schuchmann J.; Uzzoli, A. (2022): *Környezeti válság, városi válság, társadalmi válság: A COVID-19 fertőzöttek térbeli-társadalmi helyzete* In: *CITY.HU Várostudományi Szemle*, 1. 8–41.

Internetes források

- Boschken, (2020): *Global Cities and Socio-economic Inequality: A Pathways Inquiry* (https://scholarworks.sjsu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1056&context=org_mgmt_pub)
- Harvey, D. (2012): *The right to the city*, <https://davidharvey.org/media/righttothecity.pdf>
- Nicoud, F.R.; Behrens, K. (2014): *Urbanisation makes the world more unequal*, <https://cepr.org/voxeu/columns/urbanisation-makes-world-more-unequal>)

- M, van Ham, Tammaru, T, Rūta Ubarevičienė, R. Janssen, H. (Eds) (2021): Rising Inequalities and a Changing Social Geography of Cities. An Introduction to the Global Segregation Book, Urban Socio-Economic Segregation and Income Inequality pp 3–26. Springer, https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-64569-4_1
- Kearney, A.T. Global Cities, (2016): <https://www.kearney.com/documents/291362523/291366933/Global+Cities+2016.pdf/934b2d25-89fa-00d2-ee9a-b053b92b5230?t=1500535708000>
- Kearney, A.T. (2021): Global Cities: divergent prospects and new imperatives in the global recovery <https://www.kearney.com/global-cities/2021>
- Piketty, T. (2021): The new global inequalities, Le Monde <https://www.lemonde.fr/blog/piketty/2021/12/14/the-new-global-inequalities/>
- Robinson, W. (2009): Saskia Sassen and the Sociology of Globalization: A Critical Appraisal Volume 3, No. 1, Spring 2009, <http://www.soc.ucsb.edu/faculty/robinson/Assets/Sassen.pdf>
- Stiglitz, J. E. (2012): The Price of the Inequalities, How Today's Divided Society Endangers Our Future, Kindle Edition, WW. Norton Company New York, London. http://resistir.info/livros/stiglitz_the_price_of_inequality.pdf.
- Tiboris, M. (2016): The Two Cities: Inequality in Global Cities <https://globalaffairs.org/commentary-and-analysis/blogs/two-cities-inequality-global-cities>
- Trujillo, J. L.; Parilla, J. (2016): Redefining of global cities, The seven types of global metro economies https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/09/metro_20160928_gcetypes.pdf
- World Inequality report 2022 (<https://wir2022.wid.world/>)

Schuchmann, J. (2022): A globális városok élmezőnyében: A párizsi metropolisztérség. CITY.HU Várostudományi Szemle 2(4), 25–43.

VÁROSOK

A globális városok élmezőnyében: A párizsi metropolisztérség

Schuchmann Júlia¹

Absztrakt

Jelen tanulmány a világ egyik legjelentősebb globális szerepkörével bíró metropolisztérségét, a párizsi városrégiót mutatja be. A globális városrangsorokban a párizsi metropolisztérség, francia néven Ile de France régió az első öt, de jellemzően az első három globális jelentőségű város, London, New York és Tokyo mellett kap helyet. A párizsi metropolisztérség Európa második megavárosa a londoni után, hiszen lakosságának száma meghaladja a tízmillió főt. Párizs és régiója ad otthont a világgazdaságban irányító szerepet játszó multinacionális nagyvállalatok központjainak, valamint számos nemzetközi szervezetnek is. Párizs mindemellett a globális és az európai kultúra egyik központja, a világ egyik legvonzóbb turisztikai célpontja.

Kulcsszavak: párizsi metropolisztérség-globális város rangsorok- globális szerepkör-városi társadalom

Abstract

The main goal of this study is to introduce one of the most important global city: the Paris Metropolitan Region. In the global city ranking Paris is among the best 3-5 performing global cities like New York, London, or Tokyo. Paris is the second largest megacity after London in Europe. Many international organization or headquarter of multinational company working in the Paris Metropolitan Region. Beside that Paris is the most attractive touristical destination in the world. Paris is the epicentre of European and global culture.

Keywords: Paris Metropolitan Region-Global city ranking- global role-urban society

¹ PhD, egyetemi docens, Neumann János Egyetem, Gazdaságföldrajz és Településmarketing központ, schuchmann.julia@uni-neumann.hu

Bevezetés

Párizs a világ egyik legismertebb fővárosa, neve egybeforr a polgárosodás történelmével, az európai kultúrával, a művészetekkel. Párizs, ahogy a valóságban, úgy a filmekben is jellemzően varázslatos városként jelenik meg: hangulatos teraszaival, kávéházaival, elegáns Haussmann korabeli boulevardjaival gyönyörködteti az ott élőket és a turistákat egyaránt. A mindennapi szóhasználatban, vagy inkább a populáris médiatermékekben a francia főváros a „fény”, a „szerelem” és a „divat” központja.

A meghatározó, egyben minőségi sajtótermékek tematikája ettől többnyire eltérő: ezekben már a globális városokat és a globalizálódó városokat egyaránt sújtó társadalmi problémákról is olvashatunk: az évek óta tartó „sárga mellényesek” tüntetéseiről², amelyek nemcsak a francia fővárosban, hanem több nagyobb városban is megjelentek, először 2018-ban a benzinár emelkedés okán szerveztek kormányellenes megmozdulásokat és követeltek jobb életkörülményeket. 2023-as év sajtó hírei a francia szenátus által igen gyorsan elfogadott nyugdíj reform elleni sztrájkokról szólnak, de olvasni lehet arról is, hogy a „movement gilet jaunes” vagyis a sárga mellényes mozgalom ismét felélénkült, és csatlakozott a nyugdíjreform elleni sztrájkokhoz, ami a kétféle társadalmi elégedetlenség összefonódásait adja.³ A fővárosi társadalmi problémák láttán a helyi hatalom keresi a megoldásokat: példák erre a párizsi polgármester Anne Hidalgo 2023-as nagy projekt tervei, közte a környezet – és klíma védelmi célok,⁴ az egészségügy fejlesztésének, a lakásproblémák enyhítésének a törekvései, a városfejlesztési elképzelések sora, amelyek hatására Madame Hidalgo szerint „két nehéz év után mindent megtalálni majd, ami Párizs varázsát és szépségét visszavarázsolja. Párizs újra ünnepi lesz”.⁵

Ezek a társadalmi feszültségek, az utcai megmozdulások, a tüntetések és sztrájkok, a társadalmak és az elit csoportok közötti nézet különbségek minden globális és globalizálódó városok tipikus jelenségei, mivel a világméretű társadalmi egyenlőtlenségek, és a növekvő szegénység (World Inequality Report 2022) nagy metropoliszokban koncentrálódó problémáit fejezik ki.

De Párizst, ahogy a többi világvárost sem csak és nem is elsősorban a társadalmi elégedetlenségek és a problémák köre jellemzik, hanem a gazdasági fejlődés lehetőségei, a jól-lét megteremtésének az adottságai is.

² <https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/gilets-jaunes/>

³ <https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/gilets-jaunes-et-manifestation-contre-la-reforme-des-retraites-vers-une-convergence-des-luites-954464.html> <https://www.streetpress.com/sujet/1675799394-gilets-jaunes-manifestent-reforme-retraites-tomber-macron-greve-gouvernement-mouvement-social-temoignages>

⁴ <https://www.paris.fr/pages/ces-grands-projets-qui-attendent-paris-en-2023-22900>.

⁵ <https://www.cnews.fr/france/2023-01-10/paris-quels-sont-les-grands-projets-danne-hidalgo-pour-2023-1309400>.

Párizsi metropolisztárség (Ile de France) bemutatása

A párizsi nagyvárosi régió centruma Párizs globális szerepkörökkel bíró olyan európai metropolisz, amely gazdasági, kulturális, és politikai ereje révén hatást gyakorol a világgazdasági, világpolitikai folyamatokra.

Párizs és térsége nem csak a francia gazdaság motorja, hanem az európai és a globális gazdaság egyik legerősebbje is. Európában a legmagasabb egy főre jutó bruttó hazai terméket a londoni régió után a párizsi állítja elő. Az OECD metropolisztárségekre (ez a területi szint megfeleltethető az Eurostat által használt NUTS2 regionális szintnek) vonatkozó adatai alapján⁶ 2020-ban a londoni metropolisztárség egy főre jutó GDP-je volt a legmagasabb, 38 247 USD/fő, őt követte a párizsi metropolisztárség 28 168 USD/fővel (OECD 2020). Párizsban van a központja a világgazdaságot irányító legjelentősebb 500 multinacionális cégből 38-nak. Párizsban található például az olajkitermelő vállalatóriás a Total, az Axxa Group biztosítóvállalat és a kiskereskedelmi láncolat a Carrefour is. Párizs ad otthont olyan globális szerepkörrel bíró nemzetközi szervezeteknek, mint az OECD, a UNESCO, vagy az Európai Űrügynökség. Évente 50 millió turista látogat ide. Párizs rendszeresen helyszíne globális eseményeknek, legközelebb Párizs lesz a 2024-es Olimpia helyszíne. Párizs a világ egyik légi közlekedési csomópontja, Európa legnagyobb nemzetközi repülőtere a Charle De Gaulle (CDG) reptér, 2020-ban évi 19 millió utas forgalmát bonyolította le.⁷

Lemarchand szerint, Párizs globális szerepkörei a kereskedelem területén is érvényesülnek. Ezt bizonyítja, a párizsi városrégió északi részén indított mega bevásárló központ beruházás, a tervezett EUROPACity is. Lemarchand véleménye szerint, ezek a nagy bevásárlóközpontok nem csupán kereskedelmi, hanem kulturális funkcióval is bírnak már, hiszen bennünk kiállítótermek, galériák is helyet kapnak. A neves francia Le Bon Marché adott helyet a világhírű kínai képzőművésznek AiWeWeinak 2016-ban, amely nemzetközi jelentőségű eseménynek számított (Lemarchand 2021).

Párizs tehát globális város, annak minden előnyével és hátrányával. A globális szerepkör előnye, hogy az életszínvonal és a jövedelmek is magasak. Párizs a globális gazdaságot irányítani képes globális városok hierarchikus struktúrájában vezető szerepet, úgynevezett alfa pozíciót foglal el. A globális gazdaságban szerepet játszó városok hierarchikus struktúrákba való rendezését több szerző is megkísérelte. 1982-ben John Friedman dolgozta ki a globális, vagy világvárosok rendszerét, amelyeket „elsődleges” és másodlagos világvárosokra osztott. Friedman rendszerében Párizs elsődleges világvárosként szerepel, New York, London és Tokyo mellett. Saskia Sassen Globális város

⁶ https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=REGION_ECONOM#

⁷ <https://airportal.hu/a-parizsi-charles-de-gaulle-lett-a-legnagyobb-forgalmu-europai-repter/>

elmélete kimondja, hogy azok a globális szerepkörű városok, amelyek a leginkább képesek kielégíteni a transznacionális vállalatok igényeit, így ők lesznek leginkább képesek koncentrálni a multinacionális tőkét is (Sassen 1991). Párizs, mint a többi globális város azonban rengeteg kihívással is küzd: a várostérségen belül növekvő társadalmi-térbeni egyenlőtlenségekkel, az egyre dráguló ingatlanárakkal és a nyomában járó lakhatási válsággal, valamint a zsúfoltsággal, a városi szétterülés problémájával.

Népesség

Párizsi várostérség (franciául: Ile de France) Európa második legnagyobb népességi és gazdasági koncentrációja a londoni metropolisztérség után. Annak ellenére, hogy maga Párizs városának a népessége 2,1 milliós, a vonzáskörzetével együtt, népessége már meghaladja tízmillió főt, ezzel pedig Európa második megavárosa, a londoni mellett. Az előrejelzések szerint 2030-ra a Párizsi várostérség népességszáma elérheti a 13,3 milliót, ami 1,1 millióval több, mint most.

1. táblázat

Európa tíz legnépesebb metropolisztérsége

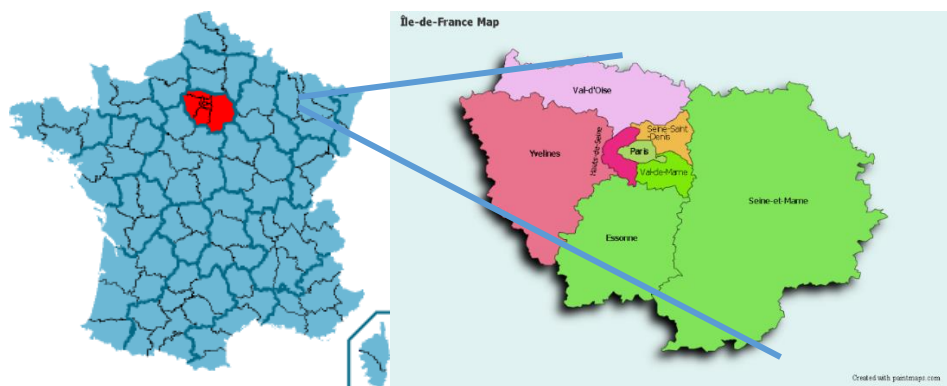
<i>Rangsor</i>	<i>Város neve</i>	<i>Városközpont</i>	<i>Metropolisztérség</i>
1.	London	9 millió	14 millió
2.	Párizs	2,1 millió	12 millió
3.	Madrid	3,3 millió	6,3 millió
4.	Berlin	3,6 millió	5 millió
6.	Milánó	3 millió	4,2 millió
7.	Róma	2,8 millió	3,7 millió
8.	Athén	3,1 millió	3,8 millió
9.	Varsó	1,7 millió	3,3 millió
10.	Bécs	1,9 millió	3 millió

Forrás: <https://citymonitor.ai/infrastructure/largest-cities-europe>

A Párizsi metropolisz térség két övezetből áll. Egy, a fővárossal határos három megyéből (Seine Saint Denis, Haut de Seine, Val de Marne) álló úgynevezett „kis gyűrűre” (franciául: Petite Couronne), valamint egy Párizstól már 60–100 kilométer távolságra lévő négy megyéből (Seine et Marne, Essonne, Yvelines, Val D’oise) álló „nagy gyűrűre” (franciául: Grande Couronne) tagolható.

1. ábra

Ile de France földrajzi elhelyezkedése Franciaországban



Forrás: <https://en.wikivoyage.org/wiki/%C3%8Ele-de-France>

A francia statisztikai hivatal vonatkozó adatai alapján 2014 és 2020 között, a főváros, Párizs lakosság száma 74 539 fővel csökkent, míg az úgynevezett belső agglomerációs gyűrű („kis gyűrű”) 155 770 fővel gyarapodott. Ugyancsak látványos népességnövekménye a külső agglomerációs övezetnek („nagy gyűrű”) ahol 162 998 fővel gyarapodott a lakossága. Összességében a párizsi metropolisz térség népessége 244 229 fővel növekedett. Ez a trend illeszkedik a mai globális urbanizációs folyamatokba, azaz a központi városok lakosság számának csökkenése, és az agglomerációs övezetük népességének növekedése. Ennek okai számosak: köztük említendőek a szuburbanizációs és város-terjeszkedési folyamatok, a központi városok funkcionális átalakulása (szolgáltatási funkciók erősödése, lakófunkció visszaszorulása), a belvárosi lakhatási költségek extrém drágulása.

2. táblázat

Párizs és agglomerációs gyűrűjének népességszám alakulása 2014 és 2020 között

<i>Városövezet</i>	<i>2014</i>	<i>2020</i>	<i>Éves átlagos növekedési ráta</i>
Párizs	2 220 445	2 145 906	-0,6
Haute de Seine	1 597 770	1 626 213	0,3
Seine-St. Denis	1 571 028	1 655 422	0,9
Val-de-Marne	1 365 039	1 407 972	0,5
Kis gyűrű	4 533 837	4 689 607	0,6
Seine et Marne	1 377 846	1 428 636	0,6
Yvelines	1 421 670	1 449 723	0,3
Essone	1 268 228	1 306 118	0,5
Val D'Oise	1 205 539	1 251 804	0,6
Nagy gyűrű	5 273 283	5 436 281	0,5
Ile de France	12 027 565	12 271 794	0,3
Franciaország	65 062 259	65 269 154	0,3

Forrás: INSEE adatok alapján.

A párizsi metropolisz térség (Ile de France) a 65 milliós Franciaország (az anyaországon kívüli területek nélkül) népességének 18,4%-át koncentrálja. Ebben a régióban dolgozik az ország munkaerejének 23,3%-ka, ebben a városrégióban a magasan képzettek 44%-ka koncentrálódik, amely az országos értéknél (31%) jóval magasabb. A lakosságának több, mint fele 53%-ka 40 év alatti. Az ország kutatás-fejlesztési kapacitásának 40%-ka is itt koncentrálódik, a kutatók 47%-ka itt él és dolgozik.

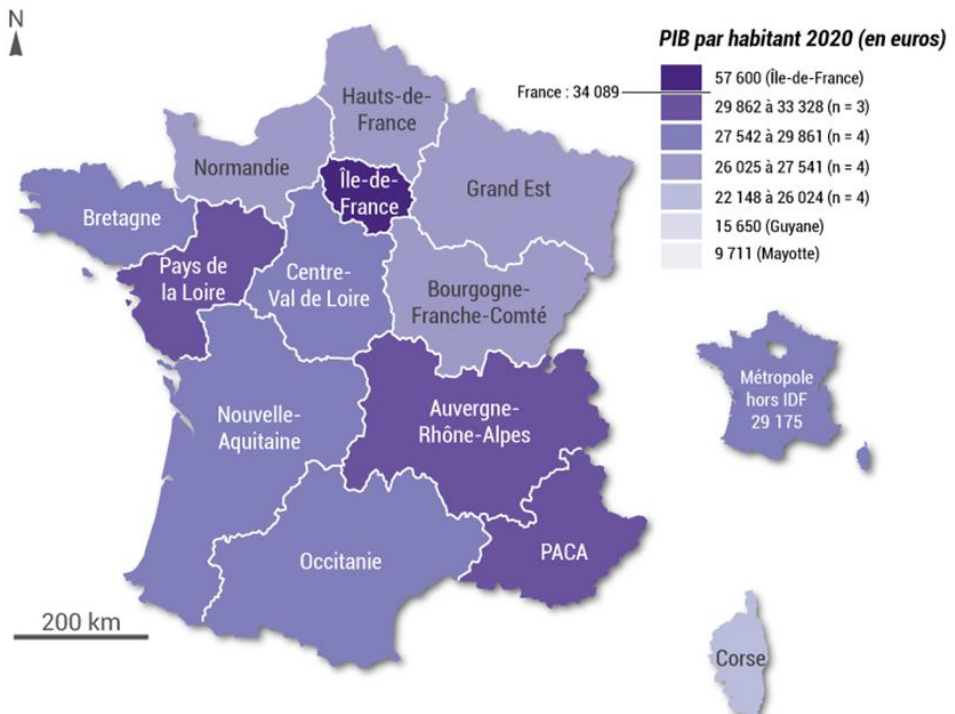
Gazdaság

A párizsi metropolisztérség a francia gazdaság legversenyképesebb régiója. Itt termelődik meg a francia GDP 31%-ka, az egy főre jutó GDP értéke itt több, mint duplája az országos értékének. 2020-as adatok alapján a francia országos egy főre jutó GDP értéke 34 079 Euró volt, addig a párizsi metropolisztérségben ez az érték elérte 57 600 Euro-t is. A fővárosi metropolisztérség után legjobban teljesítő régiók: Pays de Loire, a kutatás-

fejlesztéssel foglalkozó vállalatok erős térbeli koncentrációjáról híres Rhone-Alpes régió és a tengerparttal határos PACA régió (Provence Alpes Cote D’Azure), szintén a versenyképes innovatív gazdasági ágazatokat tömörítik (vegyipar, mikroelektronika, robotika). Míg a legalacsonyabb egy főre eső bruttó hazai jövedelem az északi, egykori ipari, nehézipari régiókat érinti leginkább (Normandiát és Haut de France-t) (2. ábra).

2. ábra

Az egy főre jutó GDP a francia régiókban, 2020, euro



Forrás: <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/carte-a-la-une/pib-regional>

Ugyancsak élesek a regionális fejlettségbeli különbségek a párizsi metropolisztérség és az ország többi régiója között, a lakosság foglalkozási viszonyait tekintve. 2019-es adatok alapján a francia munkanélküliségi ráta országosan elérte a 8,9%-ot. Az országos átlagnál alacsonyabb volt a munkanélküliek aránya az Ile de France régióban (7,3%), az

Auvergne-Rhone Alpes régióban (7,8%), a Loire menti kastélyokról és az erre épülő turizmusáról híres Pays de Loire régióban (7,2%). Az országos átlagot is meghaladó, valamint a legmagasabb munkanélküliségi ráta észak nyugati, és az északkeleti régiókban van: a mezőgazdaságra és halászatra erőteljesen támaszkodó Bretagne-ban (9,6%), Normandiában (9%). Valamint a klasszikus iparágakra épülő Haut de France (8,9%) és Grand Est (8,9%) régiókban. Míg a klasszikus iparágak, mint a textilipar, a fémipar, vagy szénkitermelés egyértelműen az északi régiókban koncentrálódik, ezzel szemben a legkorszerűbb, legversenyképesebb gazdasági ágazatok elsősorban déli és a délnyugati régiókban tapasztalható.

A metropolisztérség fejlesztési kérdései

A francia politika, regionális és várospolitikai tudatosan fejleszti Párizs globális vonzerjét és szerepköreit. Ezt a célt szolgálja többek között a Nagy-Párizs Terv (Le Grand Paris Plan) nagyszabású, hosszú távú városfejlesztési koncepciója, mely Párizs centrumát és régióját együttesen kívánja fejleszteni. A Nagy Párizs Tervet még 2008-ban Nicolas Sarkozy elnök indította el, azzal a céllal, hogy vizsgálják felül a korábbi Párizs és térségére vonatkozó fejlesztési terveket és a jövőben a centrum és régióját érintő fejlesztési kérdéseken sokkal szorosabb legyen az együttműködés. 2010-ben a francia parlament elfogadta a Nagy Párizs létrehozásáról a tervet.

A Nagy Párizs Terv egyik legfontosabb célkitűzése volt, hogy létrehozzák a horizontális közlekedési kapcsolatokat Párizs és régiójának legfontosabb városai között. Ennek eredménye pedig egy policentrikus, ugyanakkor kompakt nagyvárosi régió lesz. Ennek egyik lépéseként egy olyan metró hálózatot építenek ki a régióban, ami összeköti a centrumot a legfontosabb gazdasági centrumokkal az agglomerációban (Roissy, Orly, La Défence, Cité Descartes). 2030-ig négy új metróvonalat szeretnének létesíteni (15, 16, 17, 18) összesen 200 km hosszúságban, 68 új metró megállóval.

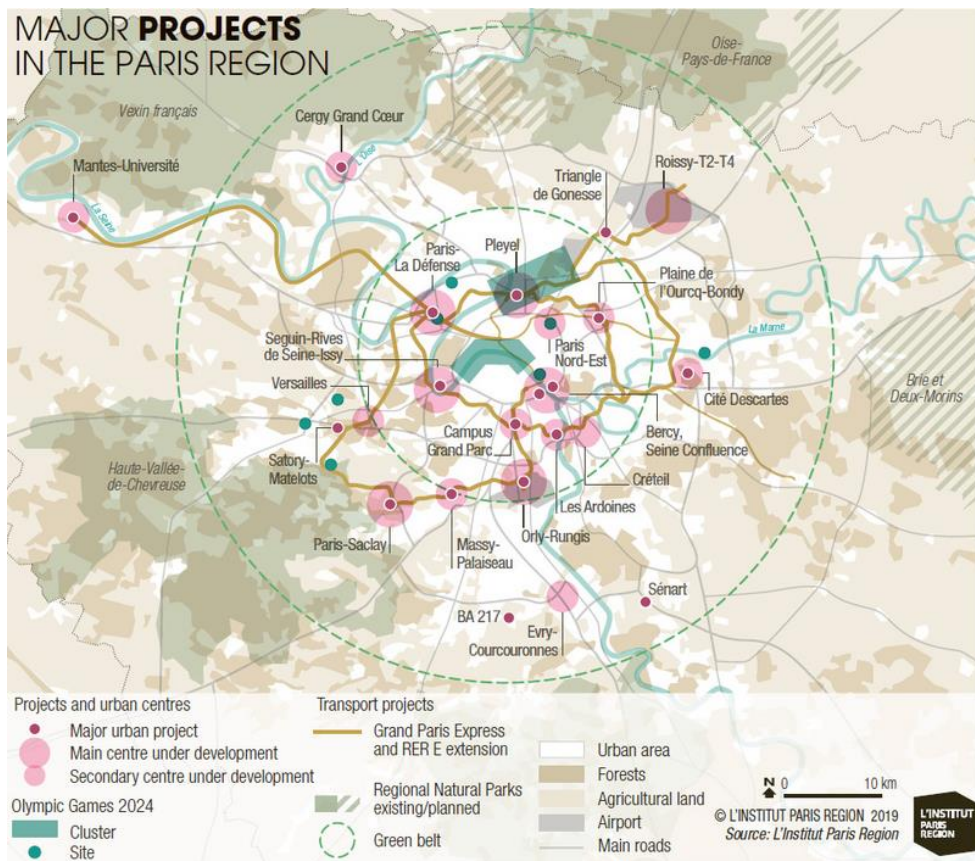
Mindezek a nagyszabású fejlesztések nem csak a közlekedést, hanem a lakhatást, az új munkahelyek teremtését is célozzák. (Wider Grand Paris: Changes and debates for 2050, 2020⁸). A fejlesztések során a régióban új lakásokat is építenének, a törvényben meghatározott célok szerint a 2000-es években tapasztalható évi 35 000 lakásépítések számát megdupláznák évi 70 ezerre. Az alábbi ábrán jól láthatóak a kijelölt fejlesztési

⁸ <https://en.institutparisregion.fr/know-how/urban-planning/cities-change-the-world/wider-grand-paris-changes-and-debates-for-2050/>

területek. A közlekedés fejlesztését érintő nagy Párizs Expressz metrohálózat fejlesztésében érintett elővárosok, valamint a 2024-es olimpiai játékokra történő fejlesztési területek is (3. ábra).

3. ábra

Nagy Párizs Terv



Forrás: <https://en.institutparisregion.fr/know-how/urban-planning/cities-change-the-world/wider-grand-paris-changes-and-debates-for-2050/>

A globális és az európai városok hierarchiájában elfoglalt helyzete

A globális szerepkörrel bíró városokról készült rangsorok számosak, közülük több is ismert. Az A. T. Kearney Intézet legfrissebb 2022-es publikációja, melynek címe: *Readiness for the storm: The 2022 Global Cities Report* vagyis *Készen állva a viharra: A 2022-es globális városok rangsora*. Ebben a jelentésben az intézet által kidolgozott úgynevezett globális város indexet vizsgálnak és összesen 156 várost vetnek össze, öt dimenzió kerestül: üzleti aktivitás, humán tőke, információ csere, kultúra, politikai szerep. Ezek figyelembevételével a következőképpen alakultak a globális szerepkörrel bíró városok rangsorai 2021 és 2022-ben. 2021 és 2022 között a három klasszikus globális szerepkörrel bíró város, New York első, London, második, majd harmadik helyre Párizs került. Pozíciójukat annak ellenére is tudták tartani, hogy a Covid-19 pandémia, majd az azt követő gazdasági recesszió és a 2022. év elején kitört orosz-ukrán háború is rendkívül nehéz geopolitikai és gazdasági helyzetet teremtett a világban és Európában.

3. táblázat

Top 10 globális város rangsorának alakulása 2021 és 2022 között

<i>Város</i>	<i>2022 rangsor</i>	<i>2021 rangsor</i>	<i>2021–2022 közötti változás</i>
1. New York	1	1	0
2. London	2	2	0
3. Párizs	3	3	0
4. Tokyo	4	4	0
5. Peking	5	6	+1
6. Los Angeles	6	5	-1
7. Chicago	7	8	+1
8. Melbourne	8	12	+4
9. Singapore	9	9	0
10. Hong Kong	10	7	-3

Forrás: A. T. Kearney, *Readiness for the storm. Global Cities Report* (2022: 2)

Egy másik, a Global Cities Investment Monitor 2020 címet viselő elemzés a tőkevonzó képesség szempontjából rangsorolja a világvárosokat. A befektetők körében végzett kérdőíves felmérésben 11 tényező kapcsán kérdezték meg őket, mely adottságokat tartják a legfontosabbnak a befektetési döntéseik meghozatalában. Összességében a legfontosabb adottságnak a politikai stabilitást és az adózási rendszer kiszámíthatóságát, valamint a fejlett infrastrukturális adottságokat, stabil gazdasági növekedést és piac méretét tartották. Magas arányban említették a képzett munkaerő és a kutatás fejlesztési kapacitás meglétét is. Az európai, ázsiai, amerikai és afrikai metropoliszokat is rangsoroló vizsgálata alapján kijelenthető, hogy párizsi metropolisztérség a világ egyik legvonzóbb térsége a külföldi tőkebefektetések számára. Párizs a második legvonzóbb globális városnak minősült a befektetők számára, a vizsgált 11 tényezőtől 6 esetében. Az élhetőség vonatkozásában pedig az első helyet tudhatta magának a város az előkelő rangsorban. Minden tényezőt egyben vizsgálva Párizs, New York és Shanghai után, a harmadik helyen végzett. Megjegyzendő, hogy az ázsiai megapoliszok közül Peking mellett már Shanghai és Mumbai (Bombay) is felkerült az első öt legvonzóbb befektetési célpontok közé. Európában még két város, Dublin és Frankfurt jelenik meg a rangsorban, amelyek népességszámukat tekintve nem tekinthetők megvárosnak, hiszen lakosságuk messze nem éri el a 10 milliót, ugyanakkor szerepük a globális gazdasági folyamatokban meghatározó. Frankfurt elsősorban a banki és pénzügyi szolgáltatási révén tesz szert globális szerepkörökre, míg Dublin esetét, az „ír gazdasági csodával” együtt szokták említeni. Írország az utóbbi évtizedekben tudatosan olyan gazdaságpolitikát folytatott, amellyel az országot és fővárosát a legvonzóbb helyszínnek tették elsősorban az informatikai cégek számára. Így például olyan informatikai óriáscégek telepedtek meg Dublinban, mint az Apple.

4. táblázat

Az öt legvonzóbb globális város rangsorának alakulása a befektetők megítélése szerint, 2020-ban (%)

<i>A befektetők számára legfontosabb piaci kritériumok (említések %-ban)</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
Politikai stabilitás (90%)	New York	Párizs	Berlin	London	Tokyo
Infrastruktúra fejlettség (87%)	New York	Párizs	Tokyo	Shanghai	London
gazdasági növekedés (87%)	Shanghai	New York	Peking	London	Mumbai
Piac mérete (87%)	New York	Shanghai	London	Peking	Hong Kong
Képzett munkaerő (85%)	New York	Párizs	London	Hong Kong	Mumbai
Adók nagysága (82%)	Shanghai	Dublin	New York	Amszterdam	Peking
Ingatlanállomány minősége (73%)	Shanghai	New York	Mumbai	Hong Kong	Frankfurt
A felsőoktatás minősége (72%)	London	New York	Tokyo	Boston	Párizs
k+F+I minősége (64%)	San Francisco	New York	Shanghai	London	Los Angeles
Életminőség Jólét (67%)	Párizs	New York	London	Sidney	Amszterdam
Start-up ökoszisztéma (61%)	San Francisco	New York	London	Párizs	Stockholm
Összes kritérium együttesen	New York	Shanghai	Párizs	London	San Francisco

Forrás: Global Cities Investment Monitor 2020 file:///C:/Users/Administrator/Documents/City.hu/2023/Parizs/Global-Cities-Investment-Monitor-2020-UK.pdf

A párizsi metropolisztársaság belüli társadalmi-térbeli egyenlőtlenségek

A globális városok gazdasági teljesítménye mögött jelentős társadalmi egyenlőtlenségek és feszültségek húzódnak, amelyek látványosan megjelennek az itt élő emberek a munkaerőpiacon betöltött helyzetében, jövedelmi színvonalában, ezzel szoros összefüggésben az iskolázottságukban, és a lakhatási viszonyaikban is. A globális városokat jellemző kettős, úgynevezett duális társadalmi szerkezetet Saskia Sassen, amerikai szociológus írta le *The Global City: New York, London, Tokyo* című 1991-ben megjelent könyvében. Eszerint ezek a városok társadalmilag erőteljesen polarizáltak. A társadalom legtehetősebb rétegei és a legszegényebb, legkiszolgáltatottabb csoportjai ugyanúgy megtalálhatóak bennük. Ennek magyarázatát a globális városok világgazdaságban és világkereskedelemben betöltött szerepében kell keresni. A globális szerepkörű városok gazdaságának munkaerőigénye hatalmas, szükség van a gazdasági-kereskedelmi-pénzügyi-politikai-kulturális életet irányító felsővezetőkre, menedzseri rétegre, kulturális és politikai elitre, és ugyanígy szükség van a gazdaság működését kiszolgáló és akár betanított, fizikai munkát végző munkaerőre is (Enyedi 2012; Szirmai 2019). A globális városok erőteljesen multikulturálisak, jellemző rájuk, hogy számos etnikum, köztük első, második és harmadgenerációs bevándorlók élnek bennük.

A párizsi társadalmi területi egyenlőtlenségeket nagyon jól érzékelteti a világsikerű *Életrevalók* című filmben az a jelenet, amikor a balesetben lebénult gazdag arisztokrata Phillipet ápoló, afrikai származású bevándorló Drissnek haza kell mennie a párizsi belvárosi palotából a külvárosba a lakótelepre, ahol a családjá él. Látjuk a kontrasztot a szuper gazdag belvárosi elegáns lakónegyed, és a Párizs külvárosában terpeszkedő lakótelepek nyomasztó környezete között. A rendezett, elegáns belvárosi paloták, utcák, boltok, éttermek, galériák élesen szemben állnak a külvárosok, lepusztult, koszos, és sivár környezetével, ahol fiatal munkanélküli férfiak ülnek az utcán, vagy drogot árulnak, jövő nélküliek. Párizsnek tehát két arca van, az egyik arca csillogó, fényes és gazdag, míg a másik szürke, koszos és szegény. Ez a két Párizs egymással együtt éli mindennapjait és ez az együttélés nem mentes a feszültségektől.

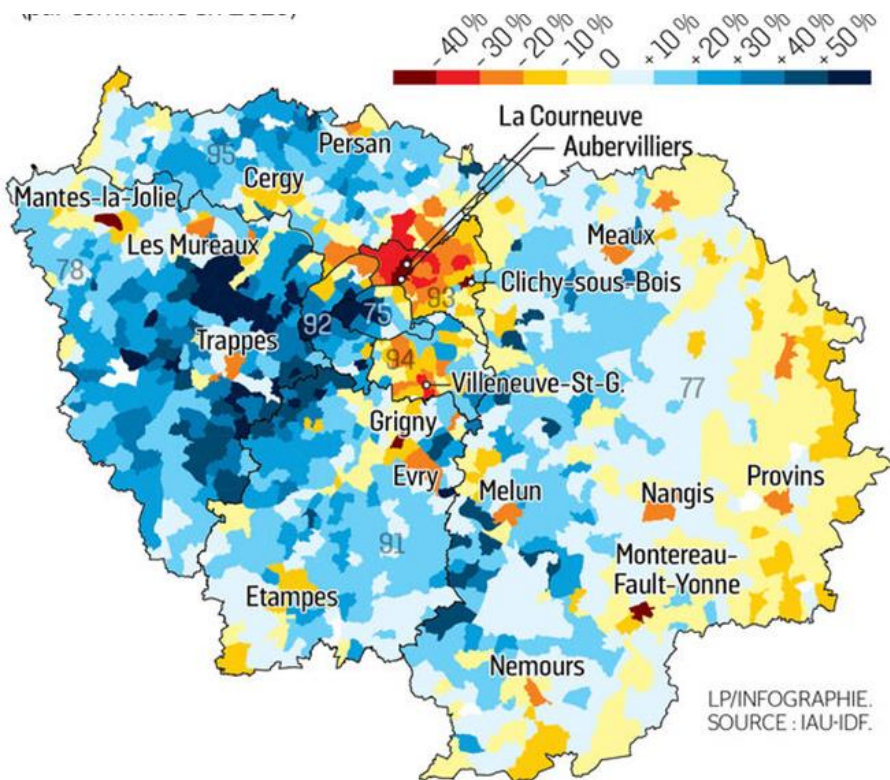
Ahogy a fentebb vázolt francia mozifilm is jól megmutatta, a globális városok közös jellemzője a bennük feszülő hatalmas egyenlőtlenségek. Ez a fajta társadalmi (jövedelmi) polarizáció a párizsi metropolisztársaságban, az Ile de France-ban is jól megfigyelhető. Egy, a Városrendezési és urbanisztika Intézet (l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, IAURIF, 2019) által 2015-ben végzett kutatási eredmény szerint a párizsi régióban a legmagasabb jövedelmekkel rendelkezők egyrészt a közigazgatási adminisztratív Párizsban élnek (lásd a térképen a sötét kékkel színezett részeket) másfelől pedig

az agglomerációs övezet nyugati és észak nyugati részein koncentrálnak. Élesen elválnak a magas jövedelmű térségektől az alacsony jövedelműek lakóterületei, amelyek a párizsi agglomeráció északi és keleti részén találhatóak. Százalékokban kifejezve a legmagasabb arányban Párizsban éltek a legtehetősebb háztartások (18%) a vezető beosztásban lévők (25,9%) és a legkevesebb munkás (7%).

A kutatás arra is kitér, hogy 2000 és 2015 között a jómódú térségekben élők jövedelmi viszonyai tovább javultak, míg a kevésbé jómódú térségekben élők tovább romlottak, a szegényebb társadalmi rétegek által lakott területek nagysága és kiterjedése növekedett a régióban.

4. ábra

Jövedelmi egyenlőtlenségek települési szinten a párizsi metropolisztérségben, 2015 (kék színek magasabb jövedelmi szint, piros, narancssárga alacsonyabb jövedelmi szintet ábrázol)



Forrás: <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/les-inegalites-sociales-se-creusent-en-ile-de-france-03-06-2019-8084961.php>

A párizsi városrégióban is erőteljes a lakóhelyi szuburbanizáció, amit jelez az is, hogy míg Párizs népessége csökkent, addig a vonzáskörzeté növekedett. Ennek egyik oka a Párizsból való kiköltözés. Martine Berger francia geográfus tanulmányában kimutatja, hogy a korábbi évtizedekhez képest a kiköltözés mértéke növekedett, 1982–1990 között évi 16 000 ember költözött ki a belső agglomerációs gyűrűbe. 2017-ben ez a szám évente 17 700-ra nőtt. Egy másik jelenség is megfigyelhető, a kiköltözők Párizstól egyre távolabb választanak maguknak lakóhelyet. A 2017-es népszámlálási adatok alapján 6 háztartásból egy az Ile de France régiót is elhagyva a Párizsi medence valamelyik településére költözött. Társadalmi szerkezet átalakulása is megfigyelhető az agglomerációs övezetben. A munkások aránya az 1990-ben regisztrált 25%-ról, 2017-re 12%-ra csökkent. Ezzel párhuzamosan a középfokú végzettséget igénylő foglalkoztatottak aránya növekedett: 22%-ról, 28%-ra (Berger et al. 2021).

A párizsi várostárság társadalmi-térbeli egyenlőtlenségeit jól mutatják a város peremén fekvő elővárosok (pl. Mantes la Jolie, Clichy Sous Bois) lakótelepein koncentrálódó másod és harmadgenerációs bevándorló csoportjai, akik, jellemzően alacsony iskolázottságúak, magas közöttük a munkanélküliek aránya. Ennek történeti okai is vannak: már az első külföldi bevándorlási hullám idején, az 1960-as és 1970-es években az akkori várospolitikai a városkörnyéki lakótelepekbe telepítette a bevándorló munkaerőt, ahonnan a későbbi generációk sem tudtak kitörni (Szirmai 2019: 123). Az elmúlt évtizedekben számos esetben robbantak ki a társadalmi feszültségek a bevándorlók által lakott városnegyedekben, legutóbb Párizs északi ipari külvárosában Seine-Saint Denisben 2015-ben és 2017-ben, amikor a rendőrséggel való összecsapások utóhatása egy országos „láadás és tüntetés hullám lett” (Polése 2020: 237).

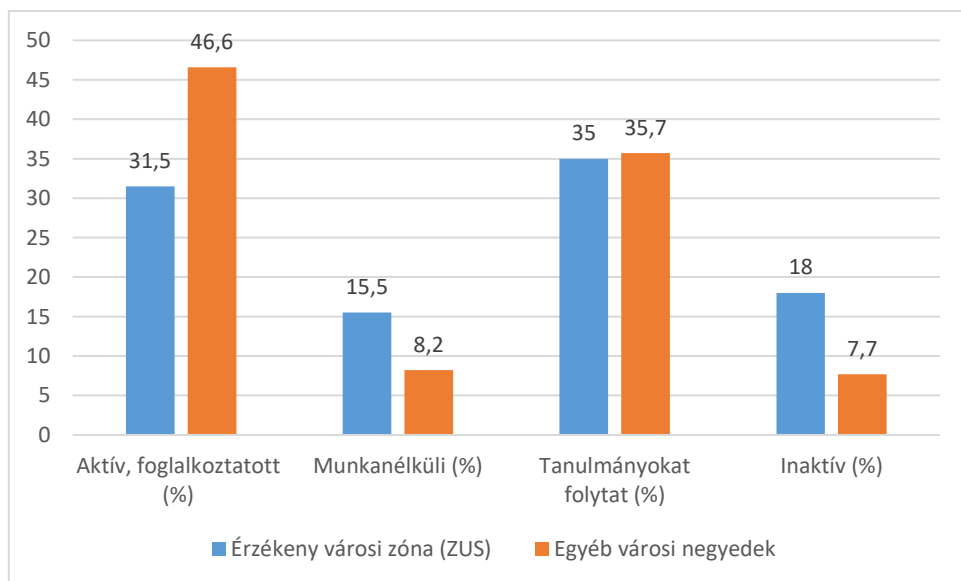
Franciaországban az alacsony státuszúak által lakott városrészeket úgynevezett Zones Urbaines Sensible-nak (ZUS), azaz „érzékeny városi zónáknak hívják. Az országban nagyjából 5 millió ember él, ilyen státusú övezetekben. Ez a francia lakosság 8%-át teszi ki. Az itt élők majdnem 40%-a nem fejezi be az iskoláit (Szirmai 2019: 278).

A párizsi városrégióban, Ile de France-ban összesen 157 ilyen zónát tartanak nyilván, ahol mintegy 1,3 millió ember él. Míg a párizsi városrégióban a munkanélküliségi ráta 7,3%-os, addig ezekben az övezetekben a 27%-ot is elérheti. Az alacsony jövedelemmel bírók aránya a párizsi régióban 12%-os, ezekben a zónákban 36%-ot mutat.⁹ (Les Zones Urbaines Sensibles Franciliennes, 2006, INSEE) A fiatalok 25 év alatti korosztály aránya az érzékeny városi zónákban 36%-os a lakosságon belül.

⁹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1289184>

5. ábra

A párizsi városrégióban élő 15 és a 29 éves korcsoportok foglalkozási helyzete az érzékeny városi övezetekben és a többi városrészben



Forrás: https://injep.fr/wp-content/uploads/2021/03/FR54_JeunesQPV.pdf

Franciaországban 2004-ben indították el az úgynevezett Programme Nationale de Rénovation Urbaine¹⁰ programot (Nemzeti Városrehabilitációs Program), amelynek átfogó célja, hogy javítsa a lakhatási feltételeket ezekben az érzékeny városi zónákban. 2004 és 2020 között közel 600 városnegyedet hoztak rendbe, ez mintegy négy milliő ember lakhatási körülményeit javította.

A dzsentifikáció jelensége is erőteljesen érvényesül. Mivel Párizsban rendkívül magasak a lakhatási a megélhetési költségek, ezért a fővárosban lakást venni szinte lehetetlen, bérelni is csak a magasabb jövedelműek tudnak. Párizs lakásállományának, (80 322 lakás) 2019, INSEE), 34%-át lakják tulajdonosok, és több, mint felét 59 %-át bérlők, amelyből 51% privát, piaci bérlő, 8% pedig szociális bérlemény.¹¹

Részben a fent említett folyamatok miatt is, az elmúlt évtizedekben átalakult Párizs városának társadalmi szerkezete. A francia munkásság a 20. század eleje óta a francia

¹⁰ <https://www.anru.fr/le-programme-national-de-renovation-urbaine-pnru>

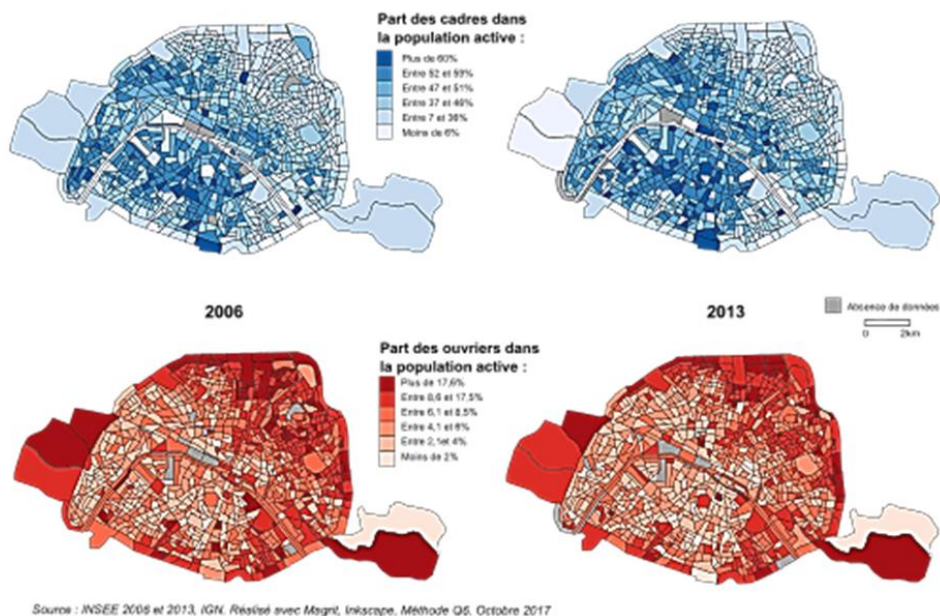
¹¹ https://www.adil75.org/wp-content/uploads/2022/12/Fiches_territoriales_2022.pdf

főváros keleti, északkeleti, és a délkeleti ipargyűrű elővárosaiban lakik. A szakképzett munkáscsoportok egy részét a saját tulajdonú családi házas elővárosokban is megtalálni, illetve a párizsi régióban (az 1960-as, 1970-es években) fejlesztett új városokban.

Egy elemzés két időpontban, 2006-ban és 2013-ban vetette össze két foglalkozási csoport arányának változását Párizs kerületeiben. Az eredményeket térképre szerkesztve látható a munkások és a vezető beosztásban dolgozó szellemi munkások arányának és a térbeli elhelyezkedésének a változása. Jól kivehetően elkülönülnek egymástól munkások és a vezető beosztásban dolgozók lakónegyedei. Megállapítható az is, hogy munkáscsoportok aránya jelentősen csökkent a városon belül, kijebb szorultak, míg a vezető beosztásban lévő, szellemi tevékenységet folytatók aránya a városon belül nőtt, a városon belül elfoglalt lakónegyedeik bővültek (6. ábra).

6. ábra

A vezető beosztású (kék) és munkás rétegek (piros) arányának változása az aktív korú népességben belül, Párizsban 2006 és 2013 között (%)



Forrás: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4b/Carre_de_1%27%C3%A9volution_de_la_part_des_ouvriers_et_des_cadres_par_IRIS_%C3%A0_Paris_en_2006_et_2013.svg

A párizsi metropolisz térségben tapasztalható éles társadalmi polarizáció magyarázó okai között említhetőek: „a mai globalizációs és urbanizációs folyamatok, a lakóhelyi és a városi lakáspolitikák, a folyamatosan növekvő lakás és ingatlanárak, lakbérek, az ingatlanspekulációs hatások állnak.” (Szirmai 2019: 124). Párizsban az utóbbi évtizedben növekedést mutattak az ingatlanok átlagos négyzetméter árai. Míg 2017-ben egy négyzetméter 9636 EUR/m² volt, ez az érték 2022-re felszaladt 11090 EUR/m²-re. A legdrágább városrészekben (Párizs történelmi központja, nyugati kerületek) ez az érték 15265 EUR/m².¹²

Összegzés

A tanulmány egy jelentős globális városi térség, az Ile de France jellegzetességeit mutatta be. Párizs és városrégiója, nem csak Franciaország legerőteljesebb gazdasági és népességi koncentrációja, hanem Európában, London után a második legjelentősebb globális szerepkörű világvárosa is. A várostérség globális jelentőségét jól mutatja, hogy a globális városokat rangsoroló kimutatásokban Párizs jellemzően az első négy, vagy öt város között szerepel, London, Tokyo, New York, Shanghai mellett. Párizs globális jellegét erősíti, hogy aktív részese és alakítója az európai és világszintű gazdasági, kulturális és politikai folyamatoknak. A globális tőke egyik legkedveltebb befektetési célpontja, hiszen a párizsi várostérség nyújtja mindazon feltételeket, amelyekre a befektetőknek szüksége van. Párizst, hasonlóan a többi globális városhoz, a globális metropolisztérségekre jellemző sajátosan polarizált úgynevezett „duális” társadalmi szerkezet jellemzi, vagyis itt találhatóak a globális gazdasági, politikai és kulturális elit rétegei, valamint a városi szolgáltatásokban dolgozók csoportjai. Ez a duális társadalmi szerkezet a várostérség társadalmi térbeli egyenlőtlenségeiben megjelenik. A párizsi metropolisztérség társadalmi egyenlőtlenségeit jól mutatja, hogy a magas és az alacsony státusúak lakónegyedei élesen elválnak egymástól. A tehetősebb rétegek lakónegyedei a városközponti és nyugati részeiben találhatóak, míg az alacsonyabb végzettségű, jövedelmi csoportok lakónegyedei a város szélén, és a külső peremterületekre koncentrálnak, az úgynevezett érzékeny városi zónákba. Párizs társadalmi polarizációja az utóbbi években felgyorsult, aminek okai között vannak a belvárosi ingatlanárak gyors emelkedése is. A francia várospolitikai egyik legfontosabb kihívása a párizsi városrégióban tapasztalható társadalmi egyenlőtlenségek kezelése, a fizikailag és társadalmilag is marginalizálódott városnegyedek rehabilitációja és integrálása az egész régió „szövetébe”. Ennek sikeres megvalósulása a párizsi városrégió alapvető érdeke, hiszen így tud megerősödve versenyképes maradni a globális városok versenyében.

¹² <https://immobilier.lefigaro.fr/prix-immobilier/paris/ville-75056>

Irodalom

- Cattan, N. (2011): Urban sprawl in the Paris Metropolitan Area In: Szirmai, V. (2011): Urban Sprawl in Europe 85-104.old, Aula Kiadó, Budapest.
- Enyedi, Gy. (2012): Városi világ, Akadémiai Kiadó, 186.
- Eren, F. (2012): Global city analysis, Paris In: Political reflection Vol.3, N.3, Centre for Strategic Research and Analysis
- Lemarchand, N. (2021): Mega-small, global cities, and social issues of our times, the case of Eropacity in Paris In. Cities 114 (2021)
- Sassen, S. (1991): Global city: New York, London, Tokyo, Princeton University Press, New Jersey
- Szirmai, V. (2019): Városok és városlakók. A befogadó és kirekesztő városok. Corvina Kiadó, Budapest, 337.
- Polése, M. (2020): The wealth and poverty of cities: Why nations matter. Oxford university Press, 296.

Internetes források

- Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (Nemzeti Városrehabilitációs ügynökség honlapja) <https://www.anru.fr/le-programme-national-de-renovation-urbaine-pnru>
- Berger, M. (2021): La périurbanisation parisienne à la conquête de ses marges In: In Atlas collaboratif de la mégaregion parisienne [en ligne]. Rouen: UMR CNRS 6266 IDEES, Université de Rouen Normandie. URL: <https://atlas-paris-mega-region.univ-rouen.fr/node/119>
- Francia Statisztikai Hivatal honlapja: www.insee.fr.
- Gentrification et paupérisation au cœur de l’Ile-de-France Evolutions 2001–2015., 2019, IAU, Institute d’Aménagement et Urbanisme https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtu-des/Etude_1807/Gentrification_et_pauperisation.pdf
- Global Cities Investment Monitor 2020. New rankings, trends and criteria, Greater Paris Investment Agency 2020 <https://www.chooseparisregion.org/sites/default/files/pdf/GCIM-2021/Global-Cities-Investment-Monitor-2021-Eng.pdf>
- Kearney, A.T: Readiness for the storm. The 2022 Global Cities Report, 34. <https://www.kearney.com/global-cities/2022>
- Paris Region. Facts and figures.2022, <https://www.chooseparisregion.org/news/just-released-paris-region-facts-and-figures-2022-edition>

Gere, L. (2022): Peking, a feltörekvő globális város. CITY.HU Várostudományi Szemle. 2(4), 45–69.

VÁROSOK

Peking, a feltörekvő globális város

Gere László¹

Absztrakt

Peking az elmúlt évtizedekben megkérdőjelezhetetlenül erősítette globális státuszát. A város jelentős politikai erővel bír a Kínai Népköztársaság fővárosaként, emellett számos transznacionális vállalat központjaként gazdaságirányító tevékenysége is kiemelkedő, fontos pénzügyi központ, és kulturális-turisztikai vonzereje sem elhanyagolható. Jelen cikk azt vizsgálja, beleszámítható-e Peking a globális városok hierarchiájának csúcsát képező metropoliszok közé, illetve, hogy milyen területeken lehet szükséges a teljesítményének további növelése. Ehhez természetesen szükséges a globális város, mint fogalom definiálása, illetve annak áttekintése is, hogy a szűkebb régióján belül milyen versenytársai jelentkeznek a kínai fővárosnak a globális súlyponttá válásban. A cikk ezen túl egy történelmi áttekintést is ad Peking fejlődéséről a 20. század közepe-vége óta, jövőbeli perspektíváinak számba vételével együtt. Végül ezek alapján összegzi, globális városként tekinthetünk-e rá.

Kulcsszavak: globális város, feltörekvő gazdaság, városfejlesztés, városrangsor, versenyképesség, városi gazdaság, Ázsia, Kína

Abstract

Beijing has unquestionably strengthened its global status in recent decades, mainly from the beginning of the reform and opening-up policy of China. The city has successfully caught up into the group of the world's leading cities: now it is a major political power as the capital of the People's Republic of China, a centre of economic governance as

¹ Egyetemi tanársegéd, Fenntartható Fejlődés Intézet Gazdaságföldrajz és Városfejlesztés Tanszék, Budapesti Corvinus Egyetem, laszlo.gere@uni-covinus.hu

home to the headquarters for a number of transnational companies, an important financial centre and a unique cultural and tourist attraction. This article examines whether Beijing can be counted among the metropolises at the top of the global city hierarchy or in which areas its performance may need to be further enhanced. This, necessarily, requires a definition of the global city itself and an overview of the competitors within its surrounding region that are competing with the Chinese capital to become a global centre of gravity. The article also provides a historical overview of Beijing's development phases and the main goals and achievements since the middle of the 20th century, including an account of its future prospects. Finally, the article concludes the results and suggests whether Beijing can be regarded as a full-blown global city.

Keywords: global city, emerging economy, urban development, city ranking, competitiveness, urban economy, Asia, China

Bevezetés

Jelen cikk azt a kérdéskört hivatott körbejárni, egyértelműen kijelenthető-e Pekingről, hogy a város globális várossá vált az elmúlt évtizedek fejlődésének köszönhetően. Ennek első lépéseként szükséges pontosan definiálni, mit is jelent tulajdonképpen a globális város fogalma, és mint látni fogjuk, erre egészen pontos definíció nem adható. Az eltérő megközelítéseknek és értelmezéseknek köszönhetően pedig az alapkérdésünk úgy kerül finomításra a továbbiakban, hogy mely paraméterek mentén nevezhető Peking joggal globális várossá, és esetleg mely tényezők azok, amelyekben még fejlődés előtt áll, vagy globális szerepköre a jövőben bővíthet.

A globális város szerep meghatározásához a cikk először is rövid áttekintést ad a város modern kori történelméről és fejlődéséről a nemzeti kontextusba ágyazva, kiemelten tárgyalva az elmúlt egy-két évtized folyamatait és a jelenkori helyzetet. Ezután számba veszi azokat a nemzetközi városrangsorokat és összehasonlításokat, melyek Peking pozíciójával foglalkoznak, összefoglalva az ott megfogalmazódó legfontosabb állításokat. Ennek kapcsán külön kitér más kínai városok (elsősorban Sanghaj és Hongkong) globális szerepére, valamint Peking és a tágabb régiója városainak (pl. Tokió, Szingapúr, Szöul) a globális város rangért folyó versenyére. Végül pedig egyfajta kitekintést próbál adni a város jövőbeli perspektívájáról, tervezési és működési kihívásairól, és további lehetőségeiről. Konklúzióként pedig visszatérünk az alapkérdésünkre, igyekezve megválaszolni, hogy milyen szempontból nevezhető Peking globális várossá, és esetleg milyen szempontból nem.

A globális város

Ha arra a kérdésre keressük a választ, hogy Peking értelmezhető-e globális városként, először röviden át kell tekinteni, mi is pontosan a globális város, illetve milyen szempontok alapján írható körül ez a pozíció, vagy szerep.

A téma tudományos szempontú kutatása először a „világvárosok” fogalmának megalkotásával vette kezdetét 1915-ben Patrick Geddes által (Geddes 1915, idézi Mee és Hills 2003: 152), majd Peter Hall *The World Cities* (Hall 1966) című művében elemezte részleteiben, hogyan nőnek túl közvetlen régiójukon, vagy országghatáraitokon bizonyos városok, mint New York, London, Párizs, Tokió vagy Moszkva, és válnak „világvárosokká”. Hall ezeket a városokat úgy azonosította, mint a politikai hatalom fő központjai, a nemzeti kormányok és nemzetközi szervezetek székhelyei, a kereskedelem, a pénzügyek és a kommunikáció központjai, valamint a tehetségek gyűjtőhelyei az oktatás, a kutatás, a művészetek és a kultúra területén. Később Hall világváros-kritériumrendszerét használta fel saját modernizált hipotézise felállításához John Friedmann (1986). A tőle idézett cikk főbb megállapításai közé tartozik, hogy a városok foglalkoztatási szerkezetváltását nagyban meghatározza a világgazdaságba való integrációjuk mélysége; a nemzetközi tőke a kulcsfontosságú városokban koncentrálódik, ami a városok összetett térbeli hierarchiájának kialakulásához vezet; a globális irányítási funkciókat a transznacionális vállalatok központjainak számával lehet a legjobban mérni; a világvárosok a nemzetközi tőke koncentrációjának és a nemzetközi migrációnak a legfontosabb szinterei; továbbá szintén fontos jellemzőjük, hogy a térbeli és társadalmi polarizáció megnövekszik ezekben a városokban. A világvárosok kialakulása ennél fogva gazdasági, társadalmi és fizikai szerkezetátalakítással, és ezáltal politikai konfliktusokkal jár, írja Friedmann (1986: 70–77). Elsődleges világvárosok (a hierarchia legmagasabb fokán álló városok) pedig szerinte London, Párizs, Rotterdam, Frankfurt, Zürich, New York, Chicago, Los Angeles, Tokió, Sao Paulo és Szingapúr (érdekesség, hogy Peking neve ebben a cikkben még csak említés szintjén sem kerül elő).

A globális város koncepció nagyon erősen kötődik Saskia Sassen megalapozó művéhez (Sassen 1991), mely máig meghatározó, talán az egyik legfontosabb kiindulópont a téma kutatói számára. A globális város ebben az értelemben egy szűkebb, csupán néhány nagyvárost magában foglaló városkategória (New York, London, Tokió, ahogy a mű alcímében is szerepel), a hangsúly pedig az irányító funkción van: ezek a városok a világgazdaság, a globalizáció folyamatainak irányítóközpontjai. A hierarchia kérdése, csakúgy, mint Friedmann-nál, itt is megjelenik, mégpedig azzal összefüggésben, hogy a csúcson lévő globális városokon túl a másodlagos központok alkotják a második hierarchiaszintet, azok a városok, melyek egy-egy kontinensen, vagy kontinensrészen,

esetleg bizonyos funkciók tekintetében szerepelnek központként (például Párizs, Szingapúr vagy Hongkong mint regionális központok, vagy Zürich mint globális pénzügyi központ (Sassen 1991: 168–171, Enyedi 2003: 17)).

A világvárosok és globális városok különböző értelmezéseit és tartalmát a következő ábra foglalja össze (1. táblázat).

1. táblázat

A világvárosok és globális városok értelmezésének változása
az elmúlt évszázad folyamán

	<i>Patrick Geddes</i> (1915)	<i>Peter Hall</i> (1966)	<i>John Friedmann</i> (1986)	<i>Saskia Sassen</i> (1991)
Elnevezés	világváros	világváros	világváros	globális város
Fókusz	gazdaság	politikai központ, intézményi központ, kereskedelem, pénzügy, kommunikáció	gazdaság (tőkekoncentráció); irányítás (intézményi központ)	irányítás (világgazdaság és globalizáció folyamatai)
A kategória városai	-	New York, London, Párizs, Tokió, Moszkva	London, Párizs, Rotterdam, Frankfurt, Zürich, New York, Chicago, Los Angeles, Tokió, Sao Paulo és Szingapúr	New York, London, Tokió

Forrás: Saját szerkesztés.

Azonban mind Friedmann, mind Sassen inkább leíró jelleggel foglalkoztak a világvárosokkal és globális városokkal, nem kvantitatív szempontból definiálták őket, fontosságukat saját elemzési szempontjaikból hangsúlyozták, így értelemszerűen pontos lehatárolásukat, vagy meghatározásukat sem adták meg. Az első empirikus elemzések a '90-es évek végén születtek, azóta pedig a globális városok rangsorolása jellemzően

különböző indexeken keresztül történik, melyek ugyan általában számszerűsíthetően, mérhetően, és a mérési eredményeket évente megismételhető módon foglalkoznak a globális városokkal, azonban hátrányuk, hogy általában egy-egy szektorral foglalkoznak kiemelten, vagy egyszerűen csak nem jelenítik meg a globális szerepkörök teljes spektrumát (Csomós 2015: 117–118). Az is igaz ugyanakkor, hogy míg a globális város fogalmát eleinte leginkább a városok világgazdaságban betöltött pozíciója alapján értelmezték, a következő évtizedekben már az elemzési szempontok kiegészültek a politikai, gazdasági, pénzügyi, innovációs, emberi erőforrások, valamint kulturális szempontokkal is (Wang et al. 2011: 323).

Átfogó módszertan híján kénytelenek vagyunk magunk is a különböző globális város rangsorokra hagyatkozni, amikor arra a kérdésre keressük a választ, globális városnak nevezhető-e Peking. Ugyanakkor ezen a ponton árnyaljuk is a kérdést: azt vizsgáljuk meg, hogy mely szempontokból állítható ma már Pekingről, hogy globális város szerepet tölt be, és melyek azok a területek, ahol még nem tölt be egyértelműen vezető vagy irányító szerepet. Ehhez először röviden áttekintjük a város fejlődésének újkori történelmét, majd pedig áttekintjük globális szerepköreit a városrangsorok indikátorai alapján.

Peking fejlődése a 20. század második felétől

Peking a világ egyik legnagyobb múltra visszatekintő, ma is működő nagyvárosa, mintegy 3000 éves történelme van, kis megszakításokkal (amikor Nanjing volt a főváros), a 13. század óta Kína fővárosa, mely rangját a Jüan Dinasztia alatt (1271–1368) nyerte el (a neve is azt jelenti „északi főváros”) (Gu et al. 2015: 910). Bár évszázadokon keresztül a világ legnagyobb lakosságszámmal rendelkező városa, viszont mivel Kína elsősorban agrártársadalom volt, ezért a városok sem töltötték be olyan központi szerepet, mint például az iszlám világban vagy Európában előforduló társaik, a termelés inkább csak saját részre történt, nem keletkeztek nagy feleslegek. Ennélfogva Kína feleannyira sem volt urbanizált az első évezredtől a közelmúltig, mint Nyugat-Európa, a mediterrán térség, vagy akár Japán (Kotkin 2005: 85).

Az ópiumháborút követően félgymati státuszba került, viszont ekkoriban indult meg nagyfokú nemzetköziesedése is, például rengeteg nyugati stílusú épületet emeltek a városban (követségi épületeket, templomokat, kórházakat, bankokat, iskolákat), igaz, nem volt annyira népszerű sem a külföldi betelepülők körében, sem az ipari vonzóképesége tekintetében, mint a tengerparti Tianjin, Sanghaj, Guangzhou (Kanton) vagy Hongkong városok (Wei és Yu 2006: 380).

Az 1949-es kommunista hatalomátvételt követően itt is megkezdődött az erőltetett iparosítás, ekkor az állami tulajdonú vállalatok határozták meg a város gazdaságának alakulását, valamint a városfejlődés számos aspektusát. Az 1949-es 1,76 millió fős lakosság szűk tíz év alatt, 1957-re megduplázódott (3,41 millióra), csakúgy, mint a beépített területek kiterjedése (109 km²-ről 192 km²-re). Az állami tulajdonú vállalatok foglalkoztatták a munkaképes korú lakosság jó részét, 1949-ben még „csak” közel 40%-ot, 1980-ban azonban ez az arány már meghaladta a 80%-ot is. Hasonlóképpen az ipari termelés aránya a GDP-n belül megduplázódott ugyanezen időszak alatt, közel 33%-ról 60% fölé. Az '50-es évek végén, '60-as évek elején mérséklődött a robbanásszerű növekedés, a Nagy Ugrásnak köszönhetően kis mértékben még csökkent is a lakosság száma 1963–1970 között (Gu et al. 2015: 910–911).

Peking első városfejlesztési tervét (Master Plan) ebből az időszakból 1953-ban publikálták, ebben a várost szocialista termelő városként definiálják, mely politikai, gazdasági és kulturális központja az országnak, a nemzet ipari bázisát képezve (Gu és Cook 2011). Az 1978-at követő liberalizáció (Reform és nyitás) a város fejlődésének is újabb lökést adott, 1975–1980 között mintegy 800 ezer fővel nőtt a város lakosságszáma. Csúpan ekkor, a '80-as években készítették újra fejlesztési koncepciót a város számára, mely már a nyugati tervezési elveket is alkalmazta, és megfogalmazta például a gazdaságfejlesztés és a tengerentúli együttműködések fontosságát, a terek funkcionális szétválasztását, a szatellit-városok fontosságát, valamint az örökségvédelem hangsúlyozását. Ez a terv kiemelten foglalkozott Peking, mint történelmi város és kulturális központ megőrzésével (Wei 2005: 207). A gyakorlat azonban hamar felülírta a terveket, a hirtelen gazdasági növekedésnek köszönhetően számos út, lakónegyed épült, a '80-as években több mint kétszer akkora területen folytak építkezések, mint az azt megelőző évtizedben (Zhu 2009: 201).

A város 1991–2010 közötti időszakra szóló fejlesztési terve már kifejezetten nemzetközi városként azonosítja Pekinget, melynek nyitottságát és modern nemzetközi voltát nevezi meg legfőbb értékeinek (Gu és Cook 2011: 103). A terv kifejezetten támogatta a szolgáltató szektor részarányának növekedését, új központi üzleti negyed kialakítását vetítette előre (a Chaoyang negyedben) (3. ábra), valamint a high-tech szektor és a csúcstechnológiai termékeket gyártó ipari parkok építését szorgalmazta (Gu et al. 2015: 915–916). Kína 2001-ben csatlakozott a WTO-hoz, ez Peking fejlődésében is új szakaszt jelentett: a külföldi működőtőke-beruházások, az FDI mintegy megháromszorozódott a 2010-es évtizedre, egyre több Fortune 500 vállalat tette székhelyét vagy regionális központját a városba, egyre több turista látogatta a várost (aminek a 2008-as olimpiai rendezés is jelentős lökést adott), összességében a beruházások is több mint meg-

négyszereződtek ebben az évtizedben (Wang et al. 2011: 323). Az 1990-es években különleges gazdasági övezetté vált a város tágabb régiója is, vállalati reformot hajtott végre az önkormányzat, melynek célja piacorientáltabb működés megteremtése, valamint a külföldi tőke és beruházások vonzása (Wei és Yu 2006: 380). A különleges gazdasági övezetek (Special Economic Zone – SEZ) intézményét Kína a reform és nyitás alatt vezette be, 1980-tól kezdődően. Ezek lényege, hogy az országostól eltérő szabályozásuknak köszönhetően (pl. vámentesség, csökkentett adóterhek, könnyített cégalapítás) bevonzzanak az országba bizonyos meghatározott gazdasági tevékenységeket és külföldi működőtőkét, ezáltal ösztönözve a hazai iparosodást és gazdaságfejlődést. Az első SEZ-k Shenzhen, Zhuhai, Xiamen és Shantou városok voltak az 1980-as években (kivételem nélkül a keleti partvidéken) (Wu et al. 2021).

1. ábra

Peking versenytársai Kínában és a tágabb régiójában
(a kiemelt terület részletezése a 2. ábrán)

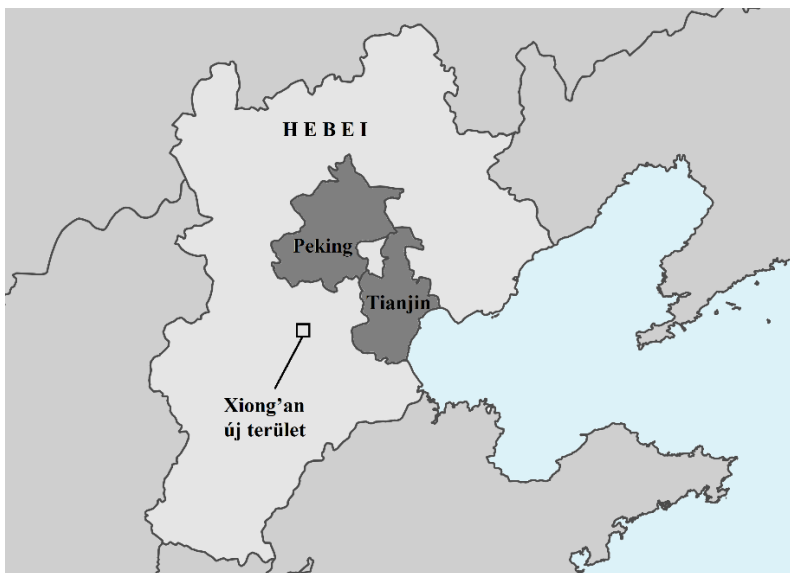


Forrás: Saját szerkesztés.

A következő fejlesztési koncepció a 2004–2020 közötti időszakra szól. Bár ezen koncepció alapján jelentős területnövekedést könyvelt el a város (számos környező vidéki települést a városhoz csatoltak), a dokumentum nagy hangsúlyt fektet az ökológiai szempontokra, célként fogalmazza meg például a városi lakosságszám növekedésének lassítását, valamint az élhetőségi, életminőségi szempontok előtérbe helyezését, az ökológiai védettséget élvező területek megőrzésének fontosságát. A high-tech iparágak támogatása itt is megjelenik, azonban már nem a városközpontban, hanem kifejezetten az új külvárosi, szuburbán területeken. Ez a fejlesztési koncepció már egységben kezeli a város és tágabb környezete viszonyrendszerét is, ami szintén a nyugati városfejlesztési elvek beépítésének bizonyítéka. A koncepció számos helyen globális városregióról beszél, melybe beletartozik például a szomszédos Tianjin városa, illetve egész Hebei tartomány (2. ábra) (Gu et al. 2015: 918–919).

2. ábra

Peking helyzete Hebei tartományon belül



Forrás: Saját szerkesztés.

A legújabb tervet 2014-ben kezdték kidolgozni, 2015-ben pedig jóváhagyták a Peking-Tianjin-Hebei koordinált fejlesztési koncepciót. Ez tartalmazza például céljai között a lakosságszám maximalizálását 23 millió főben, a nem fővárosi funkciók kitelepítését a városból, valamint a központi városterületen (Peking hat központi kerületében (3. ábra)) a népsűrűség 15%-kal történő csökkentését. Végül a 2016–2035 közötti időszakra szóló fejlesztési tervet 2017-ben fogadták el, mellyel kapcsolatban Xi Jinping kínai elnök azt is kifejezte, hogy fontos meghatározni, milyen jellegű fővárossá kíván válni Peking; ezzel kapcsolatban három jelzõt használ a koncepció: világelső, harmonikus és élhető (Xinhua 2017). Ma a főváros fejlesztése szoros kapcsolatban van az országos fejlesztési célokkal is, ilyen szoros kapcsolatra korábban nem volt példa. Peking számára új stratégiai célt jelöltek ki, négy szempontból kell emelni a város központi pozícióját: politikai, kulturális, nemzetközi és innovációs szempontból (Jiansheng 2019: 145).

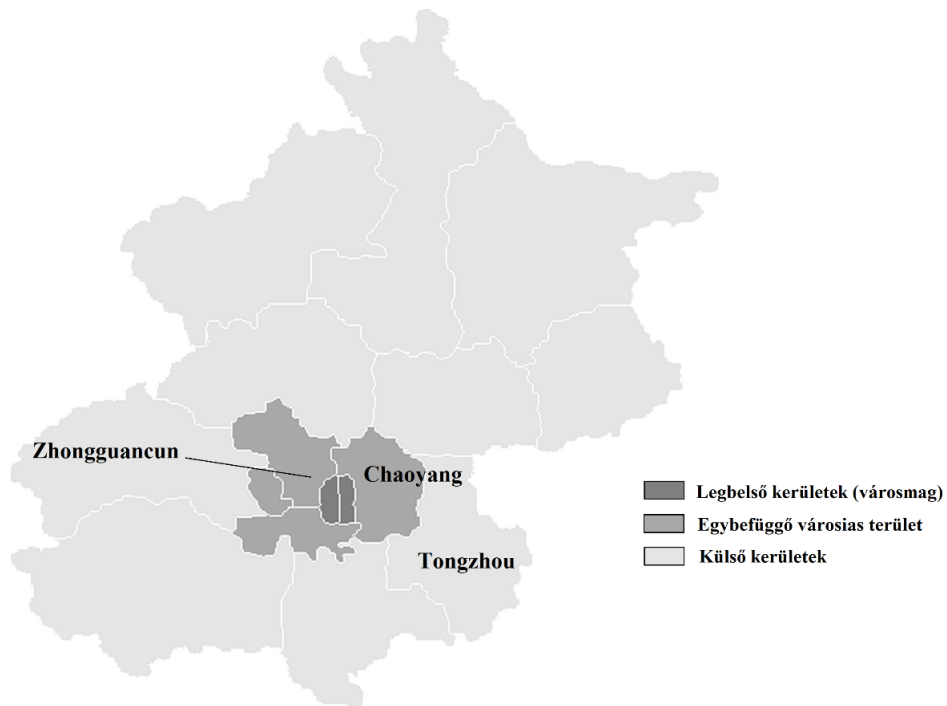
Ma már axiómaként szokás megemlíteni, hogy a világgazdaság súlypontja folyamatosan nyugatról keletre tolódik, elsősorban Kínának az elmúlt évtizedekben tapasztalt növekedése miatt, ezt akár a formálódó „új gazdasági világrendnek” (Csomós 2015: 124) is lehet nevezni, Peking egyre erősebb dominanciájával. A város irányítás és ellenőrző funkciója (Taylor és Csomós 2012) 2006–2014 között mintegy 400%-kal bővült, azonban még ezt az értéket is megelőzi Sanghaj (630%), vagy Shenzhen (800%) növekedése, ami jól mutatja, milyen városversenyben kell helyt állnia Pekingnek akár csak Kínán belül is.

Míg korábban az extenzív növekedésen volt a hangsúly, a legújabb fejlesztési terv az intenzív növekedésre fókuszál (határok közé szorítják a fejlesztéseket). Három kiemelt célkitűzés ennek megvalósítására (Wang et al. 2016: 51) (3. ábra):

1. a magterület funkcióinak teljes mértékű átszervezése: a nagy kereskedelmi egységek és egészségügyi intézmények kiköltöztetése, a megürült területek újraalakítása, bennük fővárosi funkciókkal, zöldfelületekkel, vízrendszerrel, szolgáltató létesítményekkel.
2. A központi városi terület felfejlesztése, miután a nem fővárosi funkciók és a kereskedelmi ipari létesítmények relokációja és a népességszökkenés megtörtént. Ezek helyére innovatív iparágak, kulturális és szolgáltató funkciók telepítése.
3. Az önkormányzati funkciók áttelepítése a Peking központjától mintegy 20 km-re délkeletre található Tongzhou alközpontba.

3. ábra

A pekingi városrégió adminisztratív felosztása



Forrás: Saját szerkesztés.

A fejlesztési terv szerint Pekingtől mintegy 100 km-re délkeletre egy új várost is kijelölnek, Xiong'an új terület néven (2. ábra). A megfogalmazott célok szerint az új város egyrészt tehermentesíteni fogja a már egyébként is túlszűfolt Pekinget, másrészt pedig az ország gazdasági növekedésének új gazdasági pólusát fogja jelenteni, megállítja a koordinálatlan városi szétterülést, áthidalja a növekedési egyenlőtlenségeket, valamint óvja a környezetet (Gere 2017).

Jelenleg a termelő tevékenységek nagy területet foglalnak el a városban más globális városokhoz (pl. Párizs vagy Tokió) viszonyítva, ezért a fejlesztési terv a lakóterületek kiterjesztését irányozza elő. Továbbá azt is meghatározza, hogy a jövőben a beépített területek 95%-ában 500 méteren belül el kell tudni érni egy parkot vagy zöldfelületet. A terv továbbá átfogó védelmet javasol a hagyományos óvárosra, mint kiemelten fontos kulturális értékre (Wang et al. 2016: 51–52).

A globális városokkal foglalkozó kutatók általánosságban megállapítják, hogy a kínai globális városok fejlődése egyedi sajátosságokat mutat. Általánosságban ugyanis ez a folyamat organikusan, „öntudatlanul” történik a történelmi hagyományok, a gazdasági tényezők, valamint egyéb faktorok – geopolitikai viszonyok, földrajzi elhelyezkedés stb. – szerencsés együttállásának köszönhetően (valamint a világ gazdaság növekvő finanszírozásának, a kapitalista átstrukturálódási folyamatok „melléktermékeként”) (Taylor 2001: 181–182). Ezzel szemben a kínai globális városok tudatos, illetve szándékos, felülről történő (top down) tervezés eredményeképpen fejlődnek. Természetesen a városok pozíciójának aktív javítása és a versenyképesség növelésének célkitűzése nem újkeletű fejlemény, és a világ minden pontján jelen van (Glaeser 2011), mégis a kínai városok „globalizációja” mutat egyedi vonásokat és sajátosságokat. Kínában kiemelt szerepet kapnak az állami oldalról induló kezdeményezések, például Peking globális várossá tételében: a külföldi tőkeberuházásoknak a városba való vonzása és csatornázása, a világszínvonalú központi üzleti negyedbe történő beruházások, Zhongguancun városrész (3. ábra) fejlesztése a „Kínai Szilícium-völgyé”, valamint a 2008-as pekingi olimpiára való felkészülés is ide sorolható (Wei és Yu 2006).

Globális város-e Peking?

Azt illetően, hogy Peking megkérdőjelezhetetlenül és minden szempontból globális városnak tekinthető-e, megoszlanak a vélemények. A globálisan egyre inkább kiéleződő verseny mellett az országon belül is létezik egyfajta városok közötti versengés, elsősorban a két legfontosabb feltörekvő szereplő, Peking és Sanghaj között, de itt kell megemlíteni az 1997-ben „visszaszerzett” Hongkongot is, mely számos előnyös tulajdonságánál fogva már eleve egy kifejlett globális városként csatlakozott a „versenybe”. Egyfajta specializálódás is megállapítható már, eltérő profilok alakultak ki: míg Sanghajban a Pudong városrész nemzetközi megnyitásával elsősorban a város gazdasági potenciálja a meghatározó, addig Peking hagyományos politikai központ funkcióját, illetve például az oktatásban betöltött szerepét használja a globálissá váláshoz. Ehhez pedig még a Zhongguancun városrész fejlesztése is hozzájárult, illetve a high-tech iparban való szerep támogatása (nagy feldolgozóipari egységek Pekingben nem igazán tudnak megtelepedni, mert a város vízben viszonylag szegény, nincs tengerpartja, ami pedig egy fontos ipari telepítőtényező lenne, ezért is előnyösebb számára a kisebb nyersanyagigényre épülő, nagyobb szakértelmet igénylő ágazatok vonzása). A külföldi vállalatok elsősorban Peking politikai szerepe és humán erőforrás kapacitásai miatt választják a várost ázsiai központjukként (Timberlake et al. 2014: 165–167).

A PwC tanácsadó cég *Cities of Opportunity* című kiadványa több évre visszamenőleg foglalkozik városok rangsorolásával, a globális városértékelései mellett azonban létezik egy kifejezetten Kínára fókuszáló publikációja is, a *Chinese Cities of Opportunity*, melyet először 2014-ben jelentettek meg, legfrissebb kiadása pedig 2022-es, aktualizált eredményekkel (PwC 2022). A kiadvány arra fókuszál, hogy hogyan tudják a városok a leginkább kihasználni belső erőforrásaikat a globális versenyben, ehhez kíván átfogó képet nyújtani, illetve valamiféle útmutatót is a városok számára jövőbeli fejlesztéseik kijelöléséhez. Ebben 10 indikátorból álló komplex mutatórendszer szerint vizsgálják és rangsorolják a kínai városokat. Peking kiemelt eredményeket ért el például a tudástőke kategóriában (1. helyezett), és az első három város között van a technológia és innováció, a városi rugalmasság, a kultúra és életszínvonal, és a gazdasági súly kategóriák tekintetében, ugyanakkor számos esetben megelőzik a fővárost Sanghaj, Hongkong, Shenzhen, Guangzhou, Ningbo és Suzhou városok is. Peking sem a közlekedés és várostervezés, sem a fenntartható fejlődési, sem a költség-indikátorok tekintetében nincs az első öt város között.

Az egyik legátfogóbb globális városokkal foglalkozó rangsor a Kearney tanácsadó cég által évente publikált *Global Cities Report* című jelentés (Kearney 2022), mely egyrészt a városok aktuális rangsorát alkotja meg egy összetett szempontrendszer szerint felállított indexen keresztül (*Global Cities Index – GCI*), másrészt a városok jövőbeli kilátásai alapján is felállít egy rangsort (ez a *Global Cities Outlook* nevet kapta). A 2022-es GCI rangsor első négy helyezettje között nincs változás a 2021-es állapothoz képest, mindkét évben New York, London, Párizs és Tokió volt a sorrend, azonban míg 2021-ben Los Angeles volt az 5. helyezett, 2022-ben ezt a pozíciót már Peking vette át (ami azt jelenti, hogy egy helyet javított a város a rangsorban). Peking egyébként volt már 5., 2020-ban is, azonban az azt megelőző években, 2017–2019 között végig a 9. helyen volt „csak” található. Ezt a helyet ma Szingapúr tölti be, mely városnak kis mértékben visszaesett a globális súlya, ahogy például Hongkongnak is (2022-ben 10., pedig korábban az 5. helyet is elérte már). Peking regionális versenytársai közül a többi város valamivel hátrébb helyezkedik el, Szöul a 13., (ez a helyezés nagyjából stabil volt az elmúlt 6 évben), Sanghaj pedig a 16. (ez kisebb javulást mutat a 2010-es évek végéhez képest, de például a 2021-es 10. helyezéséhez képest jelentős visszaesés).

A kínai városok teljesítményét (gazdaságilag) az elmúlt két évben jelentős mértékben befolyásolták negatív irányban a nagyon szigorú COVID-19 korlátozások, állapítja meg a jelentés (Kearney 2022: 8), ezért ezekből hosszú távú következtetéseket nem igazán lehet levonni. Pozitív viszont, hogy a városfejlesztésben jelentős állami támogatások és források is megjelennek, vélhetően ez a jövőben is hasonlóképpen fog kinézni, ezért a városok jövőbeli fejlődésével kapcsolatban optimista a kiadvány.

A jelentés öt mutatócsoportban vizsgálja a városok teljesítményét: gazdasági aktivitás, humán tőke, információcsere, kulturális élmények, valamint politikai szerep. Peking például a Fortune 500 vállalatok központjainak számában világszerte. Más tekintetben azonban regionális „versenytársai” között sokkal több első van: a globális szolgáltató vállalatok számában, légi úton való szállításban, valamint a nemzetközi iskolák számában Hongkong; tengeri szállításban Sanghaj, a felsőfokú végzettségűek arányában Tokió, az online megjelenésben pedig Szingapúr. A kilátásokat tekintve (Global Cities Outlook) viszont meglehetősen hátul foglal helyet Peking a rangsorban, a 27. volt 2022-ben, ebben megelőzi például Tajpej (14), Shenzhen (15), Szingapúr (20.), Tokió (25) vagy Guangzhou (26) is. Sanghaj viszont még így is Peking mögött található, a 30. helyen, Szöul a 36., Hongkong pedig messze lemaradva a 86. (Kearney 2022: 30–31).

A Loughborough Egyetemen működő Globalization and World Cities Research Network (GaWC) globális város rangsora az egyik leghosszabb időszakkal rendelkező lista, 1998-ig visszamenően méri a városok gazdasági, politikai és kulturális erejét. Az összehasonlítás alapját elsősorban a városok globális összekapcsoltságának foka adja különböző szolgáltatások tekintetében, mint a bankolás/pénzügyi szolgáltatások, jogi-könyvelési szolgáltatások, továbbá meghatározó szempont a városok gazdasági, politikai és kulturális tényezők mentén betöltött súlya. A GaWC rangsor inkább egy városszintű hierarchia, különböző csoportokba rendezi a városokat az Alfa++ kategóriától kezdve a Gamma- városokig (Taylor 2001). Az Alfa városok kategóriájába azokat a világvárosokat sorolják, amelyek teljes körű szolgáltatásokat nyújtanak, a Béta városok a nagy világvárosok, a Gamma csoportot pedig a kisebb világvárosok jelentik. Az Alfa++ kategóriába hagyományosan csak London és New York tartozik, az évtizedek alatt semelyik másik város nem tudott felkapaszkodni hozzájuk (GaWC n.d.).

A GaWC városszintű rangsora azért érdekes Peking szempontjából, mert hosszú időszakkal köszönhetően nyomon követhető általa a város fejlődése. A kínai főváros 1998-ban még a Gamma városok közé tartozott (ekkor még + - rendszerrel nem is tettek különbséget a három főkategória között), holott regionális versenytársai közül Tokió, Hongkong és Szingapúr már akkor is Alfa városok voltak, Szöul pedig Béta. 2000-ben már Peking is a Béta+ városok között található (Szöullal együtt, megelőzik viszont többek között Bangkok, Kuala Lumpur és Jakarta is). 2004-ben már Alfa-, 2008-ban pedig Alfa+, és ezután a 2010-es év kivételével (amikor az egy kategóriával alacsonyabb Alfák közé esett vissza) egészen 2020-ig (jelenleg ez a legfrissebb elérhető adatsor) ebben a csoportban marad. Olyan városok tartoznak ide jelenleg Peking mellett nagyjából egy évtizede, mint Hongkong, Szingapúr, Sanghaj, Dubaj, Párizs és Tokió (GaWC n. d.). Pekingnél nagyobb fejlődést csak Dubaj ért el, a város ugyanis az 1998-as listán még a Gamma szint alatt helyezkedett el (GaWC 1998).

Elsősorban vállalati adatokból kiindulva, a Forbes Global 2000 listáját alapul véve és saját komplex mutatót alkotva Csomós (2015) arra a következtetésre jutott, hogy Peking az egyetlen város, melynek sikerült a városhierarchia élén álló New York, London, Tokió és Párizs alkotta városnégyesbe beékelődni, legalább is az irányító és ellenőrző funkciók tekintetében. Ezt az eredményt részben a 2008-as világgazdasági válságnak tudja be, mely a fejlett országokat mélyebben sújtotta, mint a kelet-ázsiai régiót.

A Brookings Intézet 2016-ban kiadott egy elemzést a globális városok újradefiniálásáról, ebben több mint száz várost határoztak meg globális városként, és hét kategóriába csoportosították őket. Az első kategória („globális óriások”) értelmezhető a hierarchia legmagasabb fokaként, ebbe azokat a városok gyűjtötték, amelyek rendkívül nagy, gazdag metropoliszok, a pénzügyi piacok vagy nagyvállalatok központjai, és a globális tőke- és tehetség áramlásának kulcsfontosságú csomópontjai. Öt globális óriást azonosít az elemzés, ezek New York, Los Angeles, a Tokió-Oszaka metropolisz-térség, Párizs, valamint London. Peking a második csoportban kapott helyet, ezek az „ázsiai központok”. Az ázsiai központok bár nem olyan gazdagok, mint globális óriás társaik, de hasonló szerepet játszanak a gyorsan növekvő Ázsiában, mivel infrastrukturális összeköttetéseikre és emberi erőforrásaikra támaszkodva ők vonzzák a legtöbb közvetlen külföldi beruházást (FDI) a hét csoport közül. Peking mellett ide tartozik Hongkong, Szöul, Sanghaj, Szingapúr, valamint Moszkva (Trujillo és Parilla 2016).

A Brookings Intézet emellett időről időre elkészíti a 300 legnagyobb gazdasági teljesítményt mutató város listáját is (Global Metro Monitor), ennek eredményeit legutóbb 2018-ban publikálták, a kiadvány pedig megállapítja, hogy Kína és a feltörekvő ázsiai-csendes-óceáni régió dominálja a leggyorsabb gazdasági növekedést mutató városok listáját. Peking a 2014–2016 közötti növekedést tekintve az 5. helyen található a listán (egy kínai város, Chengdu azért még így is megelőzte harmadikként), a 2000–2016 közötti teljesítménye alapján pedig 7. világszinten (e tekintetben öt hazai várostársa is megelőzi, Shenzhen, Suzhou, Hangzhou, Tianjin és Guangzhou, a globális lista első hét város közül tehát hat Kínában található) (Bouchet et al. 2018).

Az Egy övezet, egy út (Belt and Road Initiative – BRI) kezdeményezés jelentős mértékben Pekingre irányította a figyelmet az elmúlt évtizedben, 2013-as bejelentése óta. Kína rendkívül nagyívű, infrastruktúra-beruházásokat és a gazdasági kapcsolatok megerősítését is célzó víziója egy szárazföldi és egy tengeri „ágra” bontható, és mintegy 147 ország vesz részt benne, vagy legalább is jelezte részvételi szándékát (McBride et al. 2023). Peking elsősorban a kontinentális kapcsolatok szélesítése révén erősítheti pozícióját az eurázsiai városok között (például a vasúti áruszállítás intenzitásának növelésével), ennek azonban még számos földrajzi és gazdasági-politikai akadálya is van, kérdéses tehát, hogy milyen eredménnyel fog végül járni a kezdeményezés (Bucsky 2019).

A World Economic Forum ennek kapcsán készített egy konnektivitási indexet a BRI-városok rangsorolására (WEF 2021). Összesen 6 kategóriában értékelték a városokat, majd ezeket az értékeket átlagolták egy közös rangsor megalkotásához. Ebben a rangsorban Peking a harmadik helyen található Szingapúr és Sanghaj mögött, az első 10 város között pedig csupán három nem tengerparti város található (Peking, Moszkva és Chengdu). A részkategoriák a következők voltak: politikai koordinációs szerep (ebben Peking az 1.), infrastrukturális összekapcsoltság (ebben csupán 10.), zavartalan kereskedelem (3.), pénzügyi integráció (8.), szoros emberi kapcsolatok (6.), valamint információs kapcsolat (3.). Peking fontosságát a BRI szempontjából például az itt tartott magas szintű rendezvények adják: itt tartották meg 2017-ben és 2019-ben a Belt and Road Forum for International Cooperation konferenciákat, a BRI politikailag legmagasabb szintű rendezvényét (később aztán a COVID-19 miatt ezek elmaradtak, talán 2023-ban ismét megtartják). A politikai koordinációs szerep első helyezéséhez hozzájárult még például, hogy számos Kína-Oroszország, és Kína-Afrika együttműködési megállapodást Pekingben írtak alá, valamint itt van az AIIB, az Ázsiai Infrastrukturális és Befektetési Bank (a BRI projekteket finanszírozó egyik legfontosabb multilaterális pénzügyi intézmény) központja. Az elemzés megállapítja azonban, hogy kereskedelem és tőkeáramlás szempontjából még így is elmarad Peking a két tengerparti várostól, Szingapúrtól és Sanghajtól. Szintén elmarad Sanghajtól a főváros a digitalizáció tekintetében, pedig itt működnek legnagyobb számban az internetes és technológiai vállalatok, valamint itt van a legtöbb unikornis vállalat (legalább 1 milliárd dollár értékűre tartott startup-vállalatok) központja is. Érdekes még ezzel a jelentéssel kapcsolatban, hogy egy-egy várossal kiemelten is foglalkozik, jó gyakorlatok megosztása céljából, Kínából azonban nem Peking került részletesebb bemutatásra, hanem Sanghaj és Chengdu városok (WEF 2021: 25–27). Az egyes globális város rangsorokban Peking által elfoglalt pozíciót a következő táblázat foglalja össze.

2. táblázat

Peking pozíciója a különböző városrangsorok eredményei alapján

	<i>PwC Chinese Cities of Opportunity 2022 (összesít- tett rang- sor)</i>	<i>Kearney Global Cities Report 2022</i>	<i>GaWC rangsor 2020</i>	<i>Brookings: Redefining Global Cities (2016)</i>	<i>Brookings: Global Metro Monitor (2000-2016 alapján)</i>	<i>WEF: The Belt and Road Cities' Connecti- vity Index 2021</i>
1.	Peking	New York	London	New York	Shenzhen	Szingapúr
2.	Sanghaj	London	New York	Los Angeles Tokió	Suzhou	Sanghaj
3.	Shenzhen	Párizs	Hong- kong	Párizs	Dublin	Peking
4.	Gaung- zhou	Tokió	Szinga- púr	London	Hangzhou	Bangkok
5.	Hangzhou	Peking	Sanghaj	Peking	Tianjin	Szöul
6.	Nanjing	Los An- geles	Peking	Hongkong	Guangzhou	Dubaj
7.	Chengdu	Chicago	Dubaj	Szöul	Peking	Moszkva
8.	Ningbo	Mel- bourne	Párizs Tokió	Sanghaj Szingapúr	Wuxi	Isztambul
9.	Suzhou	Szingapúr			Nanjing	Shenzhen
10.	Wuhan	Hongkong	Sydney		Sanghaj	Chengdu

Forrás: Saját szerkesztés.

Kérdőjelek Peking globális szerepével kapcsolatban

Peking globális város pozíciójának átfogó értékelését készítette el a Brookings Intézet a Tsinghua Center for Public Policy-vel együttműködésben éppen egy évtizede, 2013-ban (Feng 2013), melynek adatait és megállapításait aktualizálva érdemes körüljárni azt a négy kérdést, amit a szerzők a város globális szerepével kapcsolatban feltettek.

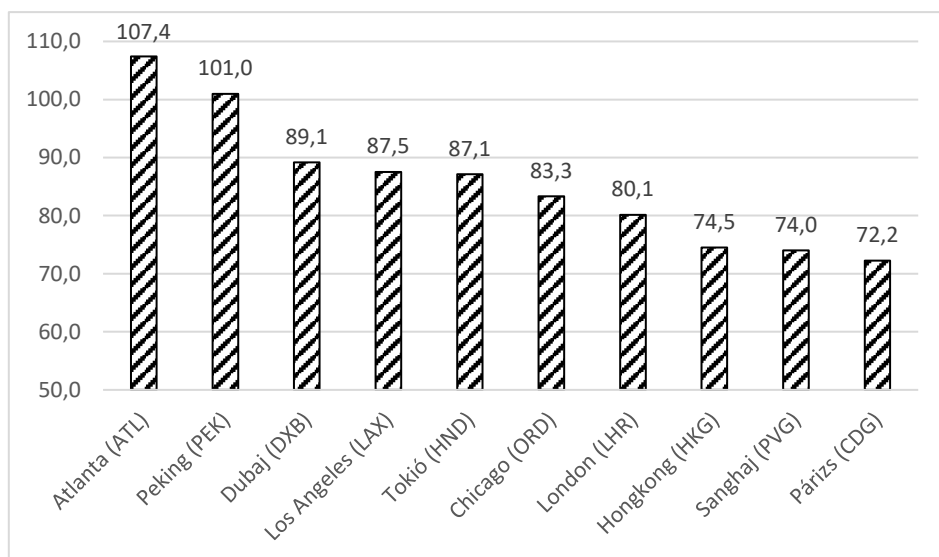
Az elemzés megállapítja, hogy Peking a politikai központja a világ (jelenleg még) legnépesebb országának, és második legnagyobb gazdaságának. Ebből kifolyólag ma már a várost megkérdőjelezhetetlenül az egyik legfontosabb globális városként azonosíthatjuk, az elmúlt évtizedek során ugyanis a Középső Birodalom ősi fővárosából a világ egyik legmodernebb, legdinamikusabb globális városává fejlődött (Feng 2013: 2).

Ezt a fejlődést néhány adattal lehet a leginkább megvilágítani: 2000-2010 között a város lakosság száma mintegy 42%-os növekedéssel közel 20 millió főre növekedett (13,5 millió főről 19,5 millió főre – eközben az országos lakosságszám-növekedés „csupán” 6% volt), 2020-ban pedig hivatalosan 21,9 millió fő volt a város lakossága (Beijing 2022). 2035-ben pedig a lakosságszám meghaladhatja a 25 millió főt is az ENSZ hivatalos becslése szerint (UN 2018). Ma Peking lakosai közül minden harmadik Kína egyéb részeiből vándorolt át a fővárosba, ez az arány 2000-ben még egy az öthöz volt. A városról sokakban még talán ma is élő kép a kerékpárok tömegével az utakon már a régmúltba vész, a kerékpárosok átadták helyüket az autóknak, autópályáknak, vagy a földalatti vasutaknak. Míg 2002-ben 1,9 millió autót regisztráltak a fővárosban, addig 2022-ben már több mint öt és félmilliót (CEIC 2022), ezzel már régóta Peking Kína legmotorizáltabb városa (kevés sikerrel ugyan, de a negatív hatások – légszennyezés – kezeléséért a város már 2011 óta kvóták bevezetésével is próbálkozik, hogy visszaszorítsa az új gépjármű-eladásokat a városban (Dizikes 2021)). A hagyományos gépjárműveket pedig egyre inkább felváltják az elektromos meghajtásúak, ahogy Kína más városaiban is. 2019-ben a globális elektromosautó-eladások rangsorában három kínai város végzett az élen (sorrendben Sanghaj, Peking és Shenzhen), és az első ötbe is csak egy nem kínai város fért be (negyedikként Los Angeles, az ötödik helyen pedig Hangzhou városa állt) (C40 2021). 2000-ben még csak két metróvonal volt a városnak, mintegy 54 km hosszúságban, ma már 27 vonalon, közel 800 km hosszúságban működik a metróhálózat (Luo 2022), a középtávú fejlesztési tervek szerint pedig 2025-re már meghaladja az 1000 km-es hosszúságot a metróhálózat, 30 különböző vonalon (TravelChinaGuide 2022). A város 2000-ben még kevesebb mint 2,5 millió nemzetközi látogatót fogadott, 2012-re ez a szám megduplázódott (azután némi csökkenéssel nagyjából ezen a szinten maradt 2019-ig, a koronavírus-járvány előtti utolsó „normális” évig a turizmusban) (Knoema 2020). A 2000-es évek elején a pekingi reptér még a 30 legnagyobb forgalmat

lebonyolító légitársaságok között sem volt globálisan, 2011-ben már a második legforgalmasabb volt a világon 77 millió utassal, és ezt a helyezését sokáig meg is őrizte, a csúcsvégen, 2019-ben 100 millió körüli utasforgalommal (4. ábra) (mindezt úgy, hogy időközben Pekingnek már egy második nemzetközi reptere is megépült) (Baran 2022).

4. ábra

A világ 10 legforgalmasabb reptere utasszám alapján (millió fő, 2019)



Forrás: Airports Council International 2019. adatok alapján saját szerkesztés.

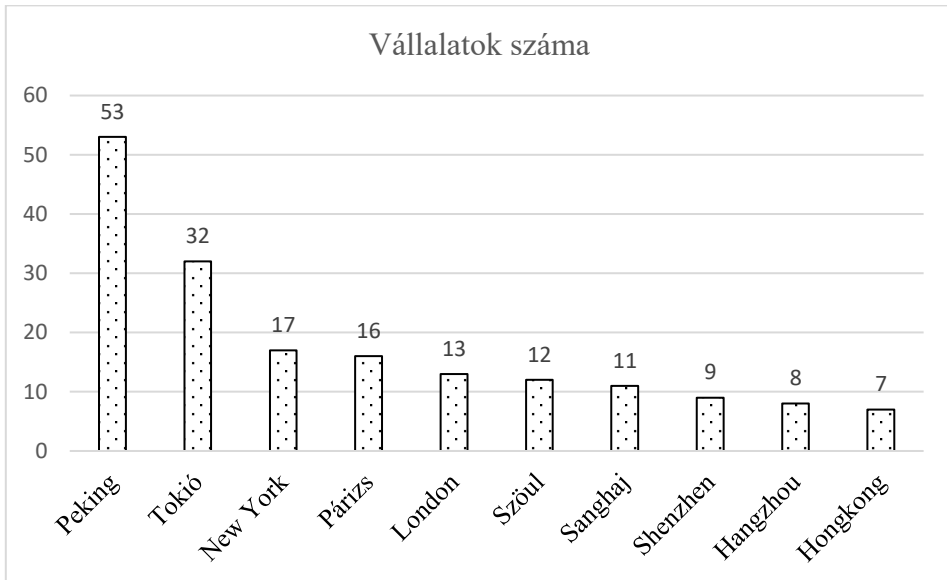
A Brookings-elemzés ezzel együtt arra a megállapításra jutott egy évtizeddel ezelőtt (Feng 2013: 5), hogy bár Peking egyértelműen globális város, köszönhetően elsősorban annak, amilyen politikai és kulturális pozíciót Kínán belül betölt, és annak, hogy Kína az elmúlt időszakban milyen fejlődésen ment keresztül (és ezzel párhuzamosan Peking is milyen fejlesztéseknek adott otthont), mégis, a hierarchia legmagasabb fokának eléréséhez még további lépéseket kell tennie. Azt, hogy hogyan válhat még inkább „globális várossá” Peking a jövőben, négy kérdés mentén vizsgálja a jelentés:

Méret: meddig növekedhet a város?

Jelenleg a Fortune Global 500 listában található vállalatok legnagyobb számban Kínában koncentrálódnak országos szinten, 2022-ben mintegy 136 kínai cég jelent meg a listában (a tajvani vállalatokkal együtt ez a szám 145). Összehasonlításképpen a második helyezett Egyesült Államok 124 vállalat központjának ad otthont, a 3. helyen lévő Japán pedig 47-nek (az USA vezető pozícióját 2020-ban vette át először Kína). A 10 legnagyobb vállalat között pedig egyaránt 4–4 kínai és Egyesült Államokbeli cég található (Fortune 2022a). A kínai központú vállalatokból 53 található Pekingben, ez messze a legmagasabb érték a kínai városok közül (összehasonlításképpen a további legnagyobb városokban, Sanghajban 11, Shenzhenben 9, Hangzhouban 8, Hongkongban pedig mindössze 7 vállalat központja található a Fortune 500-ak közül) (5. ábra) (Fortune 2022b).

5. ábra

A legtöbb Fortune 500 vállalat székhelyének otthont adó 10 város 2022-ben



Forrás: Fortune 2022b. alapján saját szerkesztés.

A városban jelenleg az intenzív növekedésnek még lenne helye (az extenzív helyett), de a számos metropoliszt érintő negatív hatások Pekinget is sújtják, mint az állandósult forgalmi dugók, a városi szétterülés vagy a rendkívül súlyos légszennyezettség. Kérdés tehát, hogy a megnövekedett gazdasági teljesítmény végső soron nem megy-e az élhetőség rovására (Wang et al. 2016: 48). Az erre vonatkozó összehasonlítások eredményei alapján megállapítható, hogy még van fejlődési potenciál a város számára, az Economist Intelligence Unit 2015-ös globális városi élhetőségi rangsorában például a 69. helyen állt, miközben számos globális és regionális versenytársa is jobb eredményeket ért el: Tokió a 15., Párizs a 29., Hongkong a 46., Szingapúr a 49., London az 53., New York az 55., Szöul pedig az 58. helyen áll ugyanezen a listán. A rangsor alapját képező öt indikátor közül Peking leginkább az egészségügyi helyzetet, illetve a kultúra és környezet mutatók tekintetében volt lemaradásban (EIU 2015).

Pozicionálás: Pekingre elsősorban mint nemzeti fővárosra tekintünk?

A modern kori kínai gazdasági növekedés elsősorban az 1978-ban meghirdetett Reform és nyitás politikának köszönhető, vagyis a világgazdaságba való egyre intenzívebb bekapcsolódásnak. Ezzel mind a kínai központi kormányzat, mind pedig a pekingi városvezetés tisztában van, ahogy azzal is, hogy a növekedés fenntartásának is a világgazdasági vérkeringésben való további részvétel a kulcsa. Peking pozicionálásával kapcsolatban kérdés, hogy a központi kormányzati igények kiszolgálását tekintse elsődleges fontosságúnak, vagy a lakosságának gazdasági és életszínvonal-növelési igényeit. Az előbbi egy erősebb befelé fordulást eredményezne, utóbbi pedig egy további kifelé fordulást. Nyilvánvalóan a globális városként értelmezett funkcióját a kifelé fordulás erősítené meg. Ezt erősítette először a 2008-as pekingi olimpiára való felkészülés, illetve magának az eseménynek a lebonyolítása, majd a 2011–2015 közötti időszakra szóló 12. Ötéves Terv, melyben megfogalmazzák az az átfogó célkitűzést Pekinggel kapcsolatban, hogy a várost egy „kínai sajátosságokkal bíró világvárossá” kell tenni, valamint a város 2004–2020 közötti fejlesztési terve, amiben Peking globális központtá emelésének célja áll gazdasági, közlekedési, kulturális, oktatási, kutatás-fejlesztési és innovációs szempontokból egyaránt (Feng 2013: 9–10).

Alkalmazkodóképesség: mik a város versenyelőnyei?

A város további fejlődésében kulcsfontosságú a dinamikus és alkalmazkodóképes szilárd gazdasági alap megléte. A globális gazdasági versenyképesség szempontjából pedig kulcsfontosságú az innovativitás, és a globális összekapcsoltság. A K+F-intenzív

vállalatok nagy része már most is a városban koncentrálódik, az ország high-tech vállalatainak közel negyede ide helyezte központját, a városi infrastruktúra is folyamatosan fejlődik (a hagyományos és digitális egyaránt), valamint pénzügyi központi szerepe is egyre erősödött: a Z/Yen által félévente kiadott The Global Financial Centres Index (GFCI) 2022 szeptemberi jelentésében globálisan a 8. helyet érte el Peking, igaz, regionális versenytársai közül megelőzi Szingapúr, Hongkong és Sanghaj, de maga mögé utasította például Shenzhent, Szöült és Tokiót (Wardle, Mainelli 2022: 4).

Identitás: mi Peking globális brandje?

Bár központi szerepe megkérdőjelezhetetlen, és illusztratív példája a kínai növekedésnek, azonban földrajzilag például kevésbé előnyös a pozíciója, mert viszonylag messze található a regionális felvevőpiacaitól (a tehetős dél-kínai és kelet-kínai tartományoktól). Ezért, bár számos transznacionális vállalat és nemzetközi szervezet választja központjául, és egyre növekvő mértékben itt zajlik a kínai pénzügyi és gazdasági döntéshozatal, mégis inkább regionális gazdasági központ (még Kínán belül is), és túlnyomórészt állami vállalataival kevésbé haszonélvezője az elmúlt évtizedek exportorientált gazdasági növekedésének. Ezt a kettősséget jól mutatja például a pénzügyi szektorban betöltött szerepe: igaz, hogy a legnagyobb bankok központja a városban található, azonban a belföldi és nemzetközi pénzpiaci tevékenységek más városokban bonyolódnak (pl. Sanghajban, Hongkongban vagy Shenzhenben) (Chen, Chen 2015). A városnak sokáig saját tőzsdéje sem volt (azt csupán 2021-ben alapították), és a mai napig a világ legnagyobb tőzsdéi között nem a pekingi, hanem a sanghaji vagy a shenzheni szerepelnek (Statista 2023). Vonzókéességét még számos tekintetben növelheti, például a nemzetközi turizmusban, mivel hasonló tulajdonságokkal rendelkezik e téren, mint bármelyik klasszikus globális város, New York, London vagy Párizs, egyelőre mégsem annyira népszerű. Bár, ahogy arról már korábban volt szó, önmagához képest jelentősen növelte a látogatói számát, az még mindig csak töredéke a fenti városokénak (Robino 2019). A látogatókon kívül pedig a külföldi munkavállalók számára is vonzóbbá és elérhetőbbé kellene válnia, hiszen az ő számuk is rendkívül alacsony, ami szintén egy indikátora a városok globális voltának. Ebben Peking értékei még csökkentek is a 2010–2020 közötti időtávban (Knotts 2021).

Összefoglalás

Peking globális város szerepkörének átfogó vizsgálata alapján két fő pontban foglalható össze a konklúzió: egyrészt egyértelműen látszódik a rangsorokból Peking globálisan is kiemelkedő pozíciója, a legtöbb összehasonlításban az első 10 hely valamelyikében megtalálható a város. Másrészről azonban mégis, ha a globális városok csoportját nagyon leszűkítve értelmezzük, akkor a legtöbb felmérés és értékelés arra a megállapításra jut, hogy a „globális elitbe” Peking még mindig nem fér be, valamilyen szempontból mindig alulteljesít (vagy másképpen kifejezve versenytársai felülműlják), ennél fogva mind a mai napig úgy tekintenek rá inkább, mind regionális központ, az ázsiai–csendes-óceáni térség egyik meghatározó központja. Számos összehasonlításban nyilvánvalóvá vált, hogy már ebben a régióban is milyen kiélezett versenyben kell helytállnia a városnak: a tágan értelmezett kelet-ázsiai térségben (melybe India is beletartozik) tömörül a világ népességének nagyjából fele (UN 2022), akik egyre növekvő arányban városokban élnek. Olyan hagyományosan globális városként definiált metropoliszokkal kell például összemérnie magát Pekingnek, mint Tokió vagy Hongkong, és olyan feltörekvő városokkal, mint Szöul, Szingapúr vagy Bangkok, ezen túl pedig saját hazája városaival, mint Sanghaj, Shenzhen vagy Guangzhou, nem említve a feltörekvő városok második hullámát Indiában, Délkelet-Ázsiában, vagy akár a Közel-Keleten (például Mumbai, Kuala Lumpur, Jakarta vagy Dubaj). A földrajzi korlátok mellett pedig strukturális nehézségekkel is szembenéz a város: elérhetőség szempontjából hátrányt jelent, hogy nem tengerparti (mint a klasszikus globális városok mindegyike, Párizs kivételével), a folyamatosan növekvő népességét költséges infrastrukturális beruházásokkal kell kiszolgálnia, gazdasági-pénzügyi központ szerepét tekintve is rendkívül nehezen alakíthat ki domináns pozíciót, mindemellett pedig még az élıhetőségi kihívásaival (légszennyezés, ivóvízhiány) is meg kell küzdenie. További nehézséget jelenthet az előre lépésben számos országos folyamat is, mint a gazdasági kilátások bizonytalansága, illetve a trendszerűen csökkenő kínai gazdasági növekedés, a potenciális geopolitikai feszültségek kipattanása (USA-Kína kereskedelmi háború, Tajvan és Hongkong státuszának kérdése stb.), valamint a demográfiai nyomás, az elöregedő társadalom problémája (India már idén megelőzi népességszámban Kínát, ezzel együtt a gazdasági szereplők is növekvő mértékben az „új” felemelkedő országokra koncentrálnak).

Mindezeket együttvéve is kijelenthető, hogy Peking rendkívül nagyot fejlődött az elmúlt évtizedekben, és ha ezt a lendületet meg tudja tartani, akkor elképzelhető, hogy akár néhány éven belül már a globális városok hierarchiájának legmagasabb szintjén kap helyet a város.

A Brookings 2013-ban készített elemzése (Feng 2013) arra a konklúzióra jutott, hogy bár Peking most az egyik legjelentősebb, leggyorsabban növekvő és legizgalmasabb globális város a világon, még mindig nem sikerült teljes mértékben elérnie a globális város hierarchia legmagasabb fokát. Ugyanakkor számos fontos összetevő megtalálható a városban ahhoz, hogy valóban kiteljesedett globális várossá váljon: elkötelezett, a világ eseményeit követő vezetés, modern infrastruktúra, és egy nagy számú jól képzett társadalmi réteg. Emellett Peking olyan tulajdonságokkal is rendelkezik, amelyeket a városok a világ minden tájáról megirigyelhetnek: itt említhető a hosszú múltra visszatekintő, gazdag történelme, vagy az a tény, hogy a világ egyik legnépesebb és legnagyobb gazdasági teljesítményű országának politikai központja. Számos tényező járult hozzá ahhoz, hogy Peking napjaink egyik kiemelkedő globális városává váljon, de talán a nyitottság és a globális összekapcsoltság a két legjelentősebb ezek közül, amire építve Peking a jövőben is tovább erősítheti globális státuszát. Amennyiben pedig továbbra is tudatosan törekszik a globális város szerepkör minél szélesebb kiterjesztésére, minden esélye megvan rá, hogy a jövőben a legjelentősebb globális városokkal említsük egy lapon.

Irodalom

- Airports Council International (2019): Preliminary world airport traffic rankings released. <https://aci.aero/2019/03/13/preliminary-world-airport-traffic-rankings-released/> (Letöltés: 2023. március 17.)
- Baran, M. (2022): These Are the World's Busiest Airports – a List That Might Surprise You. *AFAR*. <https://www.afar.com/magazine/the-busiest-airports-in-the-world> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Beijing Municipality (2022): Population. The People's Government of Beijing Municipality. http://english.beijing.gov.cn/beijinginfo/facts/202006/t20200601_1912283.html (Letöltés: 2023. február 28.)
- Bouchet, M., Liu, S., Parilla, J., Kabbani, N. (2018): *Global Metro Monitor 2018*. Metropolitan Policy Program at Brookings, Washington.
- Bucsky P. (2019): Közép-Ázsia közlekedése: nagyra törő tervek, kevés fejlődés. *Tér és Társadalom*, 33/1, 131–149. DOI: 10.17649/TET.33.1.3082
- C40 (2021): How to drive electric vehicle uptake in your city. *C40 Cities Climate Leadership Group, C40 Knowledge Hub*. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-drive-electric-vehicle-uptake-in-your-city?language=en_US (Letöltés: 2023. február 28.)
- CEIC (2022): *Number of Motor Vehicle: Passenger: Beijing*, 1991-2021. Source: CEICdata, Ministry of Transport. <https://www.ceicdata.com/en/china/no-of-motor-vehicle-passenger-car/cn-no-of-motor-vehicle-passenger-beijing> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Chen K., Chen, G. (2015): The rise of international financial centers in mainland China. *Cities*, 47, 10–22. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2014.11.012>
- Csomós Gy. (2015): A világvárosok rangsorolása az irányító és ellenőrző funkciójuk alapján, és a formálódó új gazdasági erőközpontok. *Tér és Társadalom*, 3., 115–134. DOI: 10.17649/TET.29.3.2684.

- Dizikes, P. (2021): Trying to put the brakes on car ownership. *MIT News*. <https://news.mit.edu/2021/car-ownership-china-0608> (Letöltés: 2023. február 28.)
- EIU (2015): Liveability ranking and overview. The Economist Intelligence Unit. <https://media.heraldsun.com.au/files/liveability.pdf> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Enyedi Gy. (2003): Városi világ – városfejlődés a globalizáció korában. Habilitációs előadások 4., Pécs.
- Feng, W. (2013): *Beijing as a Globally Fluent City*. Brookings-Tsinghua Center for Public Policy & Global Cities Initiative.
- Fortune (2022a): Fortune Releases Annual Fortune Global 500 List. Fortune Media. <https://www.prnewswire.com/news-releases/fortune-releases-annual-fortune-global-500-list-301596399.html> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Fortune (2022b): Mapping the Global 500. <https://fortune.com/franchise-list-page/visualize-the-global-500-2022/> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Friedmann, J. (1986): The World City Hypothesis. *Development and Change*, 1., 69–83. <https://doi.org/10.1111/j.1467-7660.1986.tb00231.x>
- GaWC (n.d.): The World According to GaWC. <https://www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/gawcworlds.html> (Letöltés: 2023. február 28.)
- GaWC (1998): Inventory of World Cities (1998). <https://www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/citylist.html> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Geddes, P. (1915): *Cities in Evolution*. Chapter 3, 46–59. Williams and Northgate, London.
- Gere L. (2017): Új városok Kínában. *PAGEO Geopolitikai Kutatóintézet*. <http://www.geopolitika.hu/hu/2017/10/17/uj-varosok-kinaban/> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Glaeser, E. (2011): *Triumph of the city: How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier*. Penguin, New York.
- Gu, C. L., és Cook, I. G. (2011): Beijing: Socialist Chinese capital and new world city. In S. Hamnett & D. Forbes (Eds.), *Planning Asian cities*, Routledge, London. 90–130.
- Gu, C. L., Wei, Y. D., Cook, I. G. (2015): Planning Beijing: socialist city, transitional city, and global city. *Urban Geography*, 36/6, 905–926, DOI: 10.1080/02723638.2015.1067409
- Hall, P (1966): *The World Cities*. Weidenfeld and Nicolson, London.
- Kearney (2022): *Readiness for the storm: the 2022 Global Cities Report*. <https://www.kearney.com/documents/291362523/293469161/Readiness+for+the+storm+the+2022+Global+Cities+Report.pdf> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Knoema (2020): Beijing - Number of Foreign Visitor Arrivals. <https://knoema.com/atlas/China/Beijing/Foreign-Visitor-Arrivals> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Knotts, J. (2021): Census: Beijing's Foreign Population Dips. The Beijinger. <https://www.thebeijinger.com/blog/2021/05/12/census-beijings-foreign-population-dips> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Kotkin, J. (2005): *The City. A Global History*. Chapter Eight: Cities of the Middle Kingdom, 84–85. The Modern Library, The Random House Publishing Group, New York.
- Jiansheng, L. (2019): Building a National Cultural Center in the Context of the New Beijing Urban Master Plan. In: Beijing Academy of Social Sciences (ed.) (2019): *Analysis of the Development of Beijing (2018)*. Palgrave Macmillan, Szingapúr. 143–185. https://doi.org/10.1007/978-981-13-6752-6_5
- Luo, W. (2022): *Explosive growth of Beijing's clean, green Metro*. China Daily. <https://www.chinadaily.com.cn/a/202202/14/WS620a3f0fa310cdd39bc868c4.html> (Letöltés: 2023. február 28.)
- McBride, J., Berman, N., Chatzky, A. (2023): *China's Massive Belt and Road Initiative*. Council on Foreign Relations, updated: February 2, 2023. <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative#chapter-title-0-3> (Letöltés: 2023. március 17.)

- Mee, K. N. és Hills, P. (2003): World cities or great cities? A comparative study of five Asian metropolises. *City*, 3., 151–165.
- PwC (2022): *Chinese Cities of Opportunity 2022*. PwC – CDRF (China Development Research Foundation). <https://www.pwccn.com/en/research-and-insights/chinese-cities-of-opportunities-2022-report.pdf> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Robino, D. M. (2019): *Global Destination Cities Index 2019*. Mastercard. <https://www.mastercard.com/news/media/wexffu4b/gdci-global-report-final-1.pdf> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Sassen, S. (1991): *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press, Princeton.
- Statista (2023): Largest stock exchange operators worldwide as of October 2022, by market capitalization of listed companies. <https://www.statista.com/statistics/270126/largest-stock-exchange-operators-by-market-capitalization-of-listed-companies/> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Taylor, P. J. (2001): Specification of the World City Network. *Geographical Analysis*, 33, 181–194. <https://doi.org/10.1111/j.1538-4632.2001.tb00443.x>
- Taylor P. J., Csomós Gy. (2012): Cities as control and command centres: Analysis and interpretation. *Cities*, 29/6, 408–411. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2011.09.005>
- Timberlake, M., Wei, Y. D., Ma, X., Hao, J. (2014): Global cities with Chinese characteristics. *Cities*, 41, 162–170. <http://dx.doi.org/10.1016/j.cities.2014.02.009>
- TravelChinaGuide (2022): Beijing Subway. <https://www.travelchinaguide.com/cityguides/beijing/transportation/subway.htm> (Letöltés: 2023. február 28.)
- Trujillo, J. L., Parilla, J. (2016): *Redefining Global Cities. The Seven Types Of Global Metro Economies*. The Brookings Institution, Metropolitan Policy Program, Washington.
- UN (2018): *City population, Beijing, 1950 to 2035*. Our World in Data. <https://ourworldindata.org/grapher/city-populations-to-2035> (Letöltés: 2023. február 28.)
- UN (2022): *World Population Prospects 2022*. United Nations Department of Economic and Social Affairs, Population Division, New York.
- Wang, F., Shi, X., Zheng, H., Wu, Y. (2016): Beijing 2016–2035: The Big Turn? *Cities change the world – Les Cahiers n°176*, De L’Institut Paris Region. 48–53. https://en.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2247/C176_EN_web.pdf (Letöltés: 2023. február 28.)
- Wang, J., Su, M., Chen, B., Chen S., Liang, C. (2011): A comparative study of Beijing and three global cities: A perspective on urban livability. *Front. Earth Sci*, 5, 323–329. <https://doi.org/10.1007/s11707-011-0182-1>
- Wardle, M., Mainelli, M. (2022): The Global Financial Centres Index 32. https://www.longfinance.net/documents/3061/GFCI_32_Report_2022.09.22_v1.0_.pdf (Letöltés: 2023. február 28.)
- Wei, Y. D. (2005): Planning Chinese cities: The limits of transitional institutions. *Urban Geography*, 26/3, 200–221. DOI:10.2747/0272-3638.26.3.200
- Wei, Y. D. és Yu, D. (2006): State policy and the globalization of Beijing: emerging themes. *Habitat International*, 30/3., 377–395. DOI: 10.1016/j.habitatint.2004.10.002
- WEF (2021): *The Belt and Road Cities’ Connectivity Index*. Inside Report, November 2021. World Economic Forum.
- Wu, M., Liu, C., Huang, J. (2021): The special economic zones and innovation: Evidence from China. *China Economic Quarterly International*, 1/4., 319–330. <https://doi.org/10.1016/j.ceqi.2021.11.004>
- Xinhua (2017): *Beijing releases full text of new city plan*. Peking, 2019. 09. 29. http://www.xinhua-net.com/english/2017-09/29/c_136649259.htm (Letöltés: 2023. február 28.)
- Zhu, J. (2009): *Architecture of Modern China. A Historical Critique*. Routledge, London.

Kocsis, J. B. (2022): Toronto: Az elkészített világváros. CITY.HU Várostudományi Szemle. 2(4), 71–106.

VÁROSOK

Toronto: Az elkészített világváros

Kocsis János Balázs¹

Absztrakt

Kanada jelenleg első számú, és egyben Észak-Amerika egyik legjelentősebb városrégiójának jó negyven éves útja ipari központból meghatározó globális várossá válásig a jó helyzetfelismerés, a város politikai, gazdasági és intellektuális vezetőinek széles körében elfogadott stratégia és alkalmas taktikai lépések következménye volt. Toronto elkerülte a körülötte fekvő rozsdáövezeti városok túlnyomó többségére jellemző társadalmi-gazdasági leromlást, és átvette Montréalól az ország gazdasági központjának, a világra nyitott kapujának szerepét. A lazán szabályozott, befektetők számára vonzó gazdasági környezet, a jó infrastruktúra mellett a népességszám gyors ütemű növelése, benne a képzett munkaerő vonzása a legfontosabb eszköze a cél elérésének. A gyors gazdasági szerkezetváltás, a belső területek jelentős részeinek dzsentifikációja, a lakosságszám növekedése azonban súlyos feszültségeket hozott létre a városmagban erősödő szegregációval, társadalmi polarizációval, illetve az egész régióban az ingatlanárak elszállásával. A városi szétterülés, a metropolisz térség kialakulása másik oldalról a terület igazgatása, egységes fejlesztése vet föl megfontolni való szempontokat.

Kulcsszavak: globális város, Kanada, Észak-Amerika, gazdasági szerkezetváltás, rozsdá-övezet, városverseny, ingatlanfejlesztés, metropolisz-térség igazgatása, dzsentifikáció, szuburbanizáció, társadalmi polarizáció

Abstract

Canada's current number one city region, and one of the most important in North America, has made a forty-year journey from an industrial centre to a dominant global city,

¹ Kocsis János Balázs, PhD. habil. Egyetemi docens Budapesti Corvinus Egyetem Fenntartható Fejlődés Intézet Gazdaságföldrajz és Városfejlesztés Tanszék, janosbalazs.kocsis@uni-corvinus.hu <https://www.uni-corvinus.hu/fooldal/egyetemunkrol/tanszekek/gazdasagfoldrajz-es-varosfejlesztes-tanszek/>

where situational awareness, a strategy widely accepted by the city's political, economic, and intellectual leadership, and appropriate tactical moves have been the crucial factors. Toronto has avoided the socio-economic decline that characterises most of the surrounding Rust Belt cities and took over from Montreal as the country's economic centre and gateway to the world. A loosely regulated economic environment attractive to investors, good infrastructure, and a rapidly growing population, including the attraction of a skilled workforce, have been the key means of achieving this goal. However, rapid economic restructuring, the gentrification of large parts of the centre and rapid population growth have created serious tensions with increasing segregation and social polarisation in the urban core and soaring property prices in the whole region. Urban sprawl and the emergence of a metropolitan area, on the other hand, raise issues of governance and integration of development.

Keywords: globalised city, Canada, North America, economic restructuring, Rust belt, urban competition, real estate development, metropolitan governance, gentrification, suburbanisation, social polarisation

Szent Lőrinc-folyó és a Nagy-tavak mente Kanada leginkább lakott, legfejlettebb vidéke, amely mellett található az ország két legjelentősebb lakosságú, gazdaságú tartománya, az inkább francia nyelvű Québec 8,5 millió lakossal, illetve a zömmel angol nyelvű Ontario 14,2 millió fővel. Ontario lakott vidékei szorosan a folyó nyugati vége, az eredetét adó Ontario-tó északi, illetve az Erie és Huron tavak közötti sávon találhatóak, amelynek nagyjából földrajzi közepén található Toronto városa, amely környékén a tartomány lakosságának majdnem fele tömörül. Tágabb értelemben részese egyrészt keletről a québec-i városok, elsősorban Montréal, másrészt délről és nyugatról az Egyesült Államok rozsdáövezeti városai, elsősorban Buffalo és Detroit jelentette övezetnek. Mindezekkel együtt, vagy mindezek ellenére, határváros: tőle északra és nyugatra Kanadában ritkán lakott övezetek terülnek el, és míg Toronto jelentős gazdasági és népesség növekedés otthona, a közelben fekvő egyesült államokbeli városok utóbbi negyven évét inkább a válság, a lecsúszás jellemezte.

1. táblázat

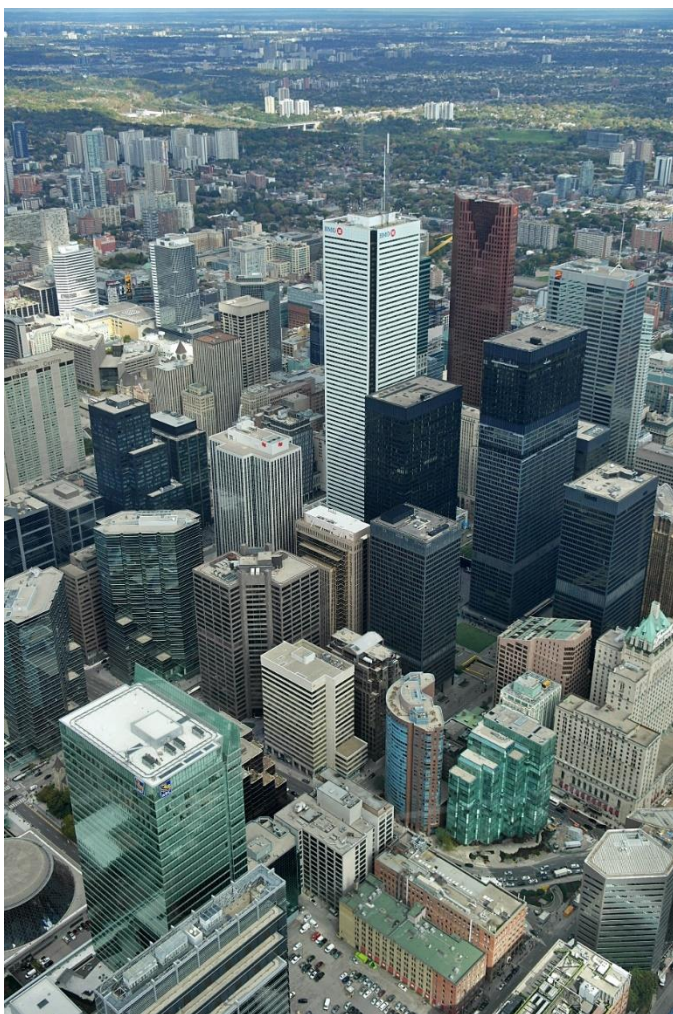
Észak-Amerika tíz legnagyobb népességű metropolisza, 2022

<i>Metropolisz térség</i>	<i>Ország</i>	<i>Népesség, millió</i>
Mexikóváros	Mexikó	20,9
New York	USA	20,2
Los Angeles	USA	13,3
Chicago	USA	9,6
Dallas-Fort Worth	USA	7,1
Toronto	Kanada	6,7
Houston	USA	6,7
Washington, D.C.	USA	6,1
Philadelphia	USA	6,1
Miami	USA	6,0

Forrás: Wikipedia (https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_North_American_metropolitan_areas_by_population).

Kanada legjelentősebb, hivatalos közigazgatási területén belül majd' hárommillió városra egyben Észak-Amerika egyik legnagyobb népességű és kiterjedésű metropolisz térsége is. A város központja az 1980-as évektől lehatárolt metropolisz-térségének, a Nagy-Toronto Területnek (Greater Toronto Area, GTA), ahol, 6,7 millió fő lakik (1. táblázat). A tágabb konurbáció, Nagy Aranypatkó (Greater Golden Horseshoe Area, GGHA) lakossága majdnem tízmillió fő, az ország összlakosságának több mint negyede, és a negyedik legnagyobb ilyen városhálózat Észak-Amerikában. Népességének nagysága mellett Észak-Amerika hatodik legjelentősebb globális városa is, az elmúlt öt évben stabilan a ranglista 19. helye körül állt (2. táblázat).

1. kép Belváros a CN toronyból



Forrás: A képet készítette a szerző.

Toronto és környéke Kanada egyértelmű gazdasági központja, üzleti negyede, az U alakú 1-es metróvonal déli hurka által körbevett, az észak-déli irányú University Avenue és Yonge Street által közre zárt sáv felhőkarcolói és az utóbbi csillogó üzletei tipikus amerikai virágzó, hatalmat sugárzó belváros képét hordozzák. A két fenti utca által közrefogott Bay Streeten található az ország öt legjelentősebb bankjának székháza,

a torontói tőzsde (Toronto Stock Exchange TSE) a harmadik legjelentősebb Észak-Amerikában és a hetedik legnagyobb a világon (Freeman 2015).

2. kép Belvárosi bevásárló negyed a Yonge utca mentén



Forrás: A képet készítette a szerző.

Toronto helyezése, sikere nem adja magát természetesen, hosszú évtizedek kitartó, komplex városfejlesztési erőfeszítései eredményeként az ezredfordulóra az észak-amerikai kontinens divatos, elismert, „trendi” városává vált a majdnem százötven elismert városrészével, változatos népességével, hatalmas kiterjedésével, városi életével, látványos gazdagságával.

E város sikere jó elhelyezkedése mellett a helyi elitnek köszönhető, amely fölismerte és kihasználta az adódó alkalmakat, hosszú évtizedek óta képes integrálni a város és környéke fejlesztését és kidolgozott vízióval rendelkezik a jövő kapcsán (Boudreau és mtsai 2006), amellyel sikeresen föl tudta helyezni a globális városok térképére települését (Joy, Vogel 2015).

2. táblázat

A világ legjelentősebb 30 globális városa között Észak-Amerikában elhelyezkedők rangsora 2017–2022 között.

Város	2022	2021	2020	2019	2018	2017
New York	1	1	1	1	1	1
Los Angeles	6	5	7	7	6	8
Chicago	7	8	8	8	8	7
Washington, D.C.	12	14	10	10	11	10
San Francisco	15	11	13	22	20	23
Toronto	18	20	19	17	18	16
Boston	20	21	21	21	24	21
Montréal	29	25	22	25	21	20

Forrás: Kearney 2022.

Toronto globális stratégiájának kulcseleme a népesség bevándorlás elősegítésével történő nagyütemű növelése, amely eszközzel kívánják a város súlyát, gazdasági kibocsátását, vonzerejét növelni. Az ezredfordulón elfogadott tervek a térség népességének fél-egy millió fős növelésével számoltak (Joy, Vogel 2015).

A váltók átállítása

A brit gyarmati igazgatás 1793-ban alapította Town of York néven a várost abból a célból, hogy az amerikai függetlenségi háborút követő zűrzavaros időszakban megsziárdítsa uralmát a környéken, illetve biztosítsa a nyugat felé való további terjeszkedést. Toronto nevet 1834-ben kapta közigazgatási átszervezést követően egy kölcsönvett és félreértett indián földrajzi kifejezésből (Relph 2014), amely mellett azonban a York név is tovább él azonban számos közigazgatási névben. Más hasonló városokhoz hasonlóan a második világháború föllendítette az ipari termelését, amely a következő évtizedekben

is meghatározta a helyi gazdaságot. A világháborút követő két és fél évtizedben a Nagy-tavak körüli, helyi szinten jelentős iparvárosok átlagos életét élte.

Az 1970-es években a rozsdaovezeti társaihoz kevésbé viselte meg az ipari tevékenység visszaszorulása: míg ez a Nagy-tavak vidékének többi meghatározó települését, mint például Detroitot, Clevelandet, Buffalot mély és máig tartó válságba taszította (Relph 2014), ezzel szemben Toronto fejlődése gyökeresen más pályára állt – talán valamennyire ezen övezeti városok közül Chicagóhoz hasonló eredménnyel, de alapjaiban más módon és eszközökkel – és az ezredfordulóra Észak-Amerika egyik legjelentősebb metropoliszává vált.

A fejlődés korántsem volt egyenletes ívű. A város a többi fejlett városhoz hasonlóan megszenvedte az 1970-es évek városválságát, a többi világvároshoz képest talán még jobban is (Boudreau és mtsai 2006). A város az ezredforduló előtt került ki az eladósodottságból és mutatta a későbbi nagyívű növekedés izmosabb, vitathatatlan jeleit, azonban a lakosságának anyagi helyzete még ekkor is romló irányú volt. Későbbiekben is miközben a belvárosban sorra épültek már a felhőkarcolók, tovább nőtt a jövedelmi polarizáció és a lakosok fele számított alacsony jövedelműnek 2010-ben (Hulchanski 2007, Micalleff 2017).

Az ezredfordulóra beért sikerét részben az egész fejlett világon végigsöprő városreszanszának köszönheti (Micalleff 2017). A nagyobb települések belső területei a városi, közösségi élményt keresők célpontjává váltak a globalizációs gazdasági folyamatok térbeli leképeződése (Sassen 2001) és az ezzel szorosan összefüggő, társadalom átalakulásából eredő dzsentifikáció (Kocsis 2007) következtében. Toronto sikeresen ráült erre a hullámra, előnyére változtatta helyzetét: közvetlen földrajzi környezetüktől egyre inkább elváló, városállamként működő metropolisz-térségek a fokozódó városversenyben változatos és kifinomult eszközökkel küzdenek az erőforrásokért, a képzett emberfőkért, a gazdasági tevékenységekért. Mindemellett a jó helyzetfölismerés, a szerencsés faktorok együttállásának kihasználása, az elit jövőkép-konszenzusa mind fontos szerepet játszott a sikerben.

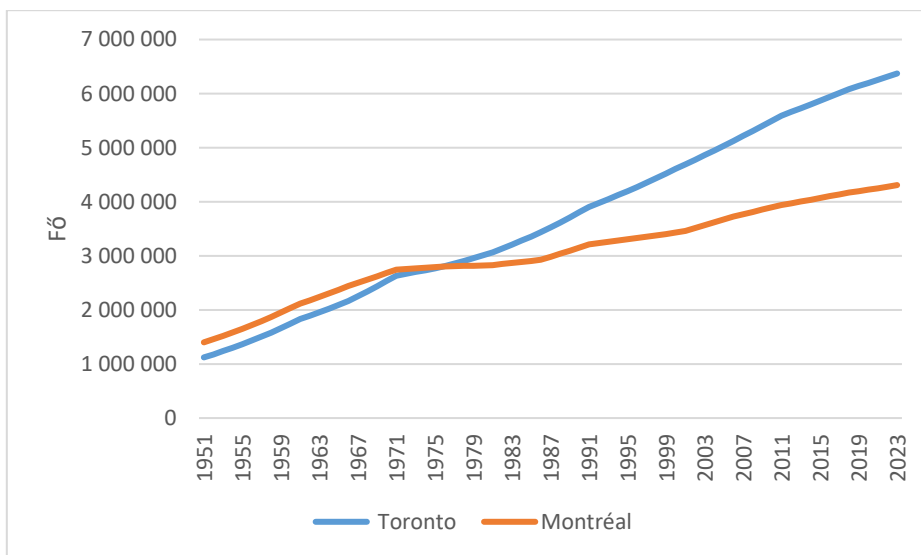
Toronto legsötétebb évtizedeiben lakott a városban majdnem négy évtizedig, 2006-os haláláig Jane Jacobs, a huszadik századi urbanisztika talán legjelentősebb alakja, aki a nagyvárosi életmód helyreállítását, a belső területek élhetővé tételét helyezte tevékenysége fókuszába. Nálunk elsősorban New York-i tevékenysége ismert, de alkotókorszaka leghosszabb részét Torontóban töltötte. A városban mai napig gyakran szolgál hivatkozási alapul különböző értékeket valló, eltérő érdekű és megközelítésű helyi politikus, fejlesztő és lakos számára, gondokból való kilábalást keresve (Micalleff 2017), a belváros és tágabb környezete átalakításában számos gondolata köszön vissza (Boudreau és mtsai 2006, Freeman 2015), sokan afféle helyi hősként kezelik, bár többen fölrojják neki, hogy horizontja nem terjedt túl a belső, sűrű beépült környékeken (Relph 2014).

A Montréal – Toronto verseny befutója

Kanada gazdasági központja az 1970-es évekig minden kétséget kizáróan nem Toronto, hanem Montréal volt. Előbbi egy közepesen unalmas, elképzelt dicső viktoriánus múltba feledkezett, befelé forduló város volt (Relph 2014). Az utóbbi város 1970-es évek közepéig az ország legnagyobb, és kétségtelenül legjelentősebb városa volt (1. ábra), és az 1960-as években joggal dédelgetett Montréal vezetése világvárosi reményeket, egyértelműen a legjelentősebb tudományos, gazdasági és kulturális központ címe őt illette meg (Polèse, Shearmur 2004). Lenézett, parvenü riválisa azonban hamarosan megelőzte és jelenleg egyértelműen Torontóé a vezető szerep (2. ábra). E váltás elég ritka és így figyelemre méltó, rámutat mind azokra a tényezőkre, amelyek következtében Montréal elveszítette vezető szerepét, mind azokra, amelyek segítségével Torontónak sikerült hosszú távon bebiztosítania helyét.

1. ábra

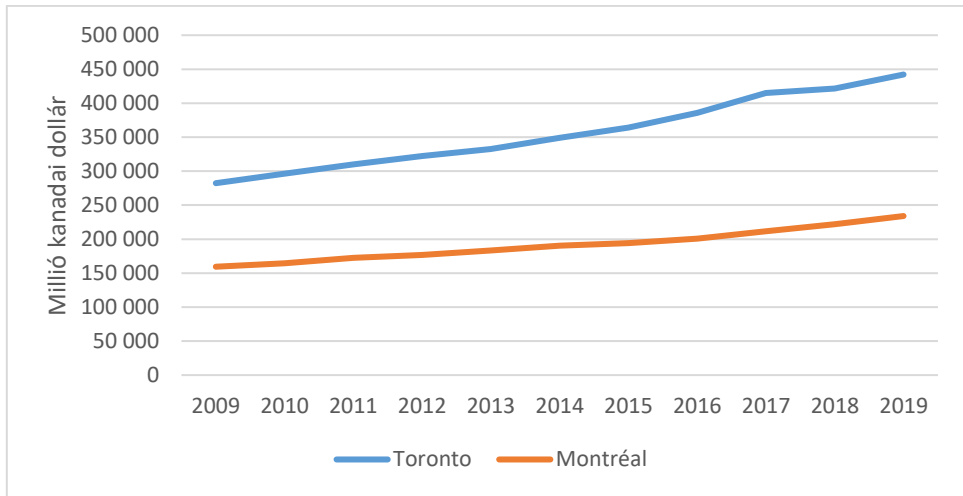
Toronto és Montréal népszámlálási metropolisz területének népességszám változása, 1950–2023 között



Forrás: Macrotrends 2023.

2. ábra

Toronto és Montréal népszámlálási metropolisz területének GDP kibocsájtása, 2019-es kanadai dollárban, 2009 és 2019 között



Forrás: Statistics Canada, 2022a.

Az 1960-as évekig Montréal volt hagyományosan Kanada legfontosabb nemzetközi kereskedelmi és kommunikációs csomópontja, az országos vasútvonalak metszéspontja, a legnagyobb vállalatok központja, a bevándorlók belépti helye és így elsődleges célpontja: kozmopolita város, az ország gazdasági elitjének lakóhelye. Mindezen túl helyzetét Torontóénál előnyösebb földrajzi helyzete is erősítette (Polèse, Shearmur 2004). Montréal pozíciójának romlását paradox módon a francia nyelvű lakosság egyenjogúsodása okozta. 1960 előtt az angol nyelvű lakosság a dominánsan francia Québec-en belül is magasabb jövedelmeket élvezett és uralta a helyi üzleti és gazdasági életet. Ami hátrány volt a francia anyanyelvű lakosoknak, előnyös a városnak: Montréal háttországként az egész ország szolgált, kiterjedt kapcsolatokkal az Egyesült Államok felé. 1960-ban a franciák hátrányát ledolgozni igyekvő tartományi vezetést választott Québec; a hetvenes évekre megerősödött a helyi, francia anyanyelvű gazdasági elit és párhuzamosan az angol nyelv szerepét csökkentették a városokban, aminek eredményeképpen 1990-re eltűntek a két népcsoport között korábban erősen jelenlévő jövedelmi különbségek.

A francia közösség és a nyelv egyenjogúsításának, illetve Québec (sikertelen) elszakadási kísérleteinek, a föllángoló erőszakos szeparatista törekvéseknek azonban a magas szintű szolgáltatási, üzleti, gazdasági és tudományos életben súlyos következményei lettek és az 1980–1995 közötti időszakban Montréal súlyos válsággal szembesült

(Boudreau és mtsai 2006, Relph 2014). A globalizált város legfontosabb erejét az erősen specializált magas szintű üzleti szolgáltatások kiterjedt és kifinomult hálózata adja, amely méretgazdaságossági, agglomerációs előnyök következtében földrajzilag koncentrálnak, miközben globális szinten jelentős hátországat szolgál ki (Sassen 2001). A francia nyelv előterébe kerülése miatt Montréal hátországa elkezdett Québecre szűkülni, míg a politikai bizonytalanságok miatt cégek egy része biztosabb helyszínt keresett (Polèse, Shearmur 2004).

Kanada keleti része, ahol a lakosság úgy 70%-a koncentrálnak, valójában sohasem volt monocentrikus, Toronto mindig alternatívát képviselt Montréal mellett. Amikor az 1990-es évekre a kanadai gazdaságban a nyugati rész fölértékelődött, hozzájuk a földrajzilag és kulturálisan közelebb álló Toronto előnyösebb helyzetbe került (Boudreau és mtsai 2006). Azok a cégek, amelyek az egész országra kiterjedő tevékenységeket céloztak, ahol is a népesség $\frac{3}{4}$ -e angolul beszél, a tranzakciós költségek csökkentése miatt igyekeztek angol nyelvű közegbe, amire az aránylag közeli Toronto adta magát helyszínként, ahová szülőhelyén magát egyre kevésbé komfortosan érző angol anyanyelvű montréalai üzleti elit átköltözhetett (Polèse, Shearmur 2004). Későbbiekben pedig a nemzetközi vállalkozások egyértelműen az előbbi favorizálták. Toronto vált így Kanada üzleti központjává, míg Montréal Québecben találta meg hátországát, szervezte újra magát és állt ismét növekvő pályára (Boudreau és mtsai 2006).

A gazdaság posztfordista átmenete tovább erősítette Toronto helyzetét. Az erősen fordista ipari alapú Montréal sokkal inkább megszenvedte a gazdaság átstrukturálódását, mint a sokkal rugalmasabb munkaerő-piacú, kevésbé szabályozott helyi gazdaságú, kifinomultabb terciér szektorral bíró, növekedési koalíció megközelítésű vezetés által irányított Toronto (Boudreau és mtsai 2006), amelyet sokkal fölkészültebben ért az 1990-es évektől kezdődő világszintű gazdasági növekedés.

A változások kétarcúságát és lassúságát jól mutatja azonban, hogy a Times Higher Education legjobb egyetemeket soroló 2023-as listájának 18. helyét a University of Toronto foglalja el, bizonyítva a tudományos életben is a sikerességét, azonban az első kétszáz intézményben más torontói egyetem nem, de két montréalai viszont megtalálható, az angol oktatási nyelvű McGill a 48., míg a francia oktatási nyelvű Université de Montréal a 111. helyen.

Átformálódó gazdaság

Az elmúlt húsz-harminc év nagyfokú növekedése előtt a torontói várostérségnek globális nagyvárosra kevésbé jellemző, inkább a Nagy-Tavak vidékének iparvárosaira jellemző gazdasági szerkezete volt. A városnak és szűkebb környékének ipari funkcióit a

második világháború okozta keresletnövekedés nagyban erősítette, fokozva a bevándorlást. A jövőendő elővárosok vagy csupán helyi jelentőségűek voltak, vagy főképpen gép- és autógyártásra épülő iparral rendelkeztek, egyedül Torontó belvárosáé volt összetettebb, nagyvárosra hajazó jellegű, az ipar és igazgatás mellett jelentős pénzügyi szektorral. Manapság ezt a sűrűn beépített városmagot az üzleti tevékenységek dominálják, ahol fél-millió munkavállaló állítja elő a város termelésének több mint felét (Freeman 2015).

3. kép Belváros nyugodt része a CN toronnyal



Forrás: A képet készítette a szerző.

Tudatos és a laza, liberális szabályozásra épülő gazdaságfejlesztési politika eredményeképpen Toronto jelenleg Kanada legnagyobb munkaerő-piaca, nagyjából másfél millió munkavállalóval a városban, illetve ennek kétszeresével a teljes metropolisz térségben (Toronto City Planning 2022), amely évente úgy átlagosan ötvenezerral növekszik (Heisz 2006). A gazdaság összetétele részint tükrözi az ipari múlt örökségét és a globalizált gazdaságba való erőteljes beépülést az fehérgalléros tevékenységek meghatározó súlyával (3. táblázat). A gazdaság magasabb hozzáadott értékű tevékenységekre való áttérését jól mutatja az a tény is, hogy a 25–64 év közötti torontói lakosok 73%-ának van valamilyen középiskolánál magasabb végzettsége, felüknek legalább alapszintű, illetve 19%-uknak mesterszintű egyetemi diplomája (Toronto 2022).

3. táblázat

Foglalkoztatottak gazdasági tevékenységek szerinti megoszlása Toronto városában 2021-ben

<i>Kategória</i>	<i>Létszám, fő</i>	<i>Arány</i>
Ipar	127 030	9%
Kiskereskedelem	139 270	10%
Szolgáltatások	148 480	10%
Irodai tevékenységek	748 070	52%
Intézményi tevékenységek	253 050	17%
Közösség és szórakozás	35 630	2%
<i>Összesen</i>	<i>1 451 520</i>	–

Forrás: Toronto City Planning 2022.

A magasan képzett, kreatív munkaerő bevonzásának, és a kreatív tevékenységek előmozdításának egyik eszköze a belső városrészek dzsentrifikálódásának, a vonzó épített örökséggel bíró ipari barnamezős területek rehabilitációja (Lehrer és mtsai 2010). A városmagtól nyugatra található, korábban iparvidék Liberty Village kulturális jellegű átalakítása, a CN torony körüli tópart revitalizációja (Joy, Vogel 2015), illetve a keletre található volt sörfőzde Destillery Historic District néven kikapcsolódási központtá alakítása ezt a réteget célozza.

4. kép A tópart részlegesen rehabilitált területe és a kikötő a CN toronyból nézve



Forrás: A képet készítette a szerző.

Robbanásszerű népességnövekedés

Manapság a torontói várostérség intenzíven növeli népességét, úgy évente nagyjából százezer fővel (Freeman 2015), amelynek forrása szinte kizárólagosan bevándorlás, elsősorban a külföldről érkezők (Heisz 2006). A népesség gyors ütemű növelése gondok forrása is, de elsősorban eszköz a térség részére jelentőségének, fontosságának növelésére, a városversenyben való pozíció javítására. A népesség növelésének, a város terjedésének eszközével kívánják a gazdasági növekedést tovább erősíteni (Keil, Üçoğlu 2021).

A népesség növekedéséből fakadó növekvő kereslet vágató ingatlanár-növekedéshez vezetett, elsősorban a belső, de már a külső övezetekben, szorítva ki az embereket az olcsóbb, elővárosi területek felé. A növekvő árak következtében megjelennek a korábban ritka beépítésű elővárosokban, mint Mississaugában is, a társasházak, a lakótornyok, a családi házak között (Micallef 2017).

A második világháború előtt Toronto lakossága túlnyomórészt angolszász eredetű volt, 1931-ben a lakók 81%-a vallotta meg ezt származásaként, míg a legjelentősebb kisebbséget a zsidók tették ki 7%-kal. A háború után jelentős bevándorlás indult meg Közép- és Kelet-Európából, míg manapság a fejlődő országokból érkeznek legtöbben.

A város lakossága összetétele mutatja azt a törekvést, amely a népesség növelésében látja a fontosság növelésének útját. 2016-ban a város lakosságának 53%-a nem Kanadában született, a mai betelepülők legjelentősebb származási országai a Fülöp-szigetek (10,3%), Kína (10,1% és India (7,9%); az összes bevándorló 27%-a az elmúlt tíz évben érkezett, ami az elmúlt negyven év legnagyobb bevándorlási hullámát jelzi (Toronto Backgrounder 2022).

A település változatos etnikai összetétele jól tükrözi a bevándorlási hullámokból eredő sokszínűséget (4. táblázat). A lakosság 42,5%-ának nem az ország két hivatalos, azaz az angol vagy a francia, az anyanyelve, és 26%-uk nem e két nyelvet beszéli otthon: leggyakoribb ezek közül a mandarin, a kantoni, a tagalog (más néven filippinó), a spanyol és a tamil (Toronto Backgrounder 2022).

4. táblázat

Toronto városának tíz legfontosabb etnikai csoportja, 2021

<i>Népcsoport</i>	<i>Létszám</i>
Kínai	297 725
Angol	244 995
Ír	226 865
Skót	211 175
Indiai	182 115
Olasz	167 460
Kanadai	165 640
Filippínó	161 495
Német	107 475
Francia	85 715

Forrás: Toronto Backgrounder 2022.

A metropolisz térség igazgatási dilemmái

A térség növekvő összefonódottságát, a metropolisz struktúra létrejöttét az igazgatás és tervezés mély integrálása nem igazán követte. A Nagy-Toronto Terület, illetve ennek Hamiltonnal való kiegészítése, a 2021-ben 7,3 millió fő lakosú, több mint 160 kilométer átmérőjű Nagy Toronto és Hamilton Terület (Greater Toronto and Hamilton Area, GTHA) valójában inkább nyilvántartási és mentális egység, mintsem valódi szervezési, igazgatási vagy tervezési régió.

Továbbá létezik egy még nagyobb, és bizonyos szinten működő nyilvántartási egység, a huszonöt nagyobb városi központot magában foglaló, a Niagara-vízeséstől a Huron-tó György-öbléig húzódó Nagy Aranypatkó Terület (*1. térkép*) is, amely talán a helyiek számára leginkább kézzel fogható: a tartományi vezetés is ezt preferálja, illetve ezt kezelve egységként szervezi a térségi tömegközlekedést és a térségi terület-tervezést (Relph 2014).

1. térkép Toronto központi konurbáció hagymahéjai: Nagy Aranypatkó Terület, a benne elhelyezkedő Nagy-Toronto és Hamilton Terület a közeli amerikai metropolisz térségekkel



Forrás: A térképet készítette a szerző.

A kérdés komplexitását az is mutatja, hogy a Kanadai Statisztikai Hivatal egy harmadik lehatárolás, a Toronto Metropolisz Népszámlálási Terület (Toronto Census Metropolitan Area, 2. térkép) alapján tartja nyilván a térség adatait, amely lakossága 2021-ben 6,2 millió fő volt (Statistics Canada 2022b).

2. térkép Toronto Metropolisz Népszámlálási Terület kiterjedése.



Forrás: A térképet készítette a szerző.

Tovább növeli a komplexitást, hogy valójában erős az egymásra utaltság és a kapcsolati háló a határ két oldala között, így a kanadai területekhez egyre erősebben kötődnek a közeli, a Niagara vízesés túloldalán található amerikai nagyvárosok, elsősorban Buffalo és Rochester, tovább erősítve Toronto városfejlődési potenciálját (Relph 2014).

Ontario lakosságának mintegy felét magában foglalva elsősorban a tartományi kormányzat tartotta magát felelősnek a metropolisz térség fejlesztése összehangolásáért. Több, és inkább kisebb sikerű próbálkozást követően az 1980-as évek végén létrehozta a kormányzat a Nagy Toronto Terület Irodáját (Greater Toronto Area Office), vagy az 1998 és 2001 között fennállt, a közlekedési fejlesztések összehangolását kitűző Nagy Toronto Szolgáltatási Bizottság (Greater Toronto Service Board) (Joy, Vogel 2015). Ezen sikertelennek bizonyult szerveződések helyét azóta inkább bizonyos részterület nagyobb egységben kezelő kezdeményezések vették át (Boudreau 2006).

A fenti iroda munkássága azonban megalapozta a térség fejlesztésének súlypontjait. A hangsúly a gazdaság fejlesztésén volt, cél a nemzetközi gazdasági versenyben jobban

helyt álló struktúra kiépítése, exportorientált ipari tevékenységekkel, csúcstechnológias metropolisz térséggel, amelyet nagyteljesítményű, jól kiépített infrastrukturális hálózat sző át (Todd 1998). Nagyobb igazgatási egység kialakítását egyrészt ez a gazdasági fejlődésre fókuszáló, az igazgatással szembeni azóta is meglévő szkeptikus megközelítés akadályozza máig, másrészt az, hogy egy, a tartomány népessége felét magában foglaló öngazgató egység létrejötte a kanadai rendszerben a legitimitás legfőbb letéteményesével, a tartománnyal hozna létre óhatatlanuk nehezen kezelhető konfliktusos helyzetet. Jelenlegi helyzetben Ontario tartomány koordinálja a metropolisz térség fejlesztését (Joy, Vogel 2015).

Magát Torontót tekintve kétszintű közigazgatás állt fön 1953 és 1998 között, felső szintjén a Toronto Önkormányzatával (Municipality of Metropolitan Toronto), második szintjén 20 településsel, amely rendszerben a legfontosabb cselekvési lehetőségek és eszközök a lokális, települési szinten voltak. 1998-ban létrehozták Toronto Városát (City of Toronto) a korábbi közigazgatási terület és hat környező település egyesítésével – jelentős helyi ellenállás dacára, a hatékonyság növelésének szándékával (Todd 1998, Joy, Vogel 2015). Jelenleg a város egyszintű közigazgatású fölépítésű, ezen belül 25, választási egységként is működő körzetre (ward) van fölosztva.

Toronto közigazgatási egysége a kibővítés ellenére is csupán kis részét teszi ki a metropolisz térségnek. A terület gazdasági fejlődését tekintve sokkal jelentősebb, hogy létezik nagyszámú, inkább projektalapú kezdeményezés a térségben egy-egy ügyre fókuszálva, átmetszve társadalmi, politikai és gazdasági ágazatokat (Todd 1998). Legjelentősebb mégis a helyi gazdasági elit szerepe, amely regionális szinten gondolkodik és cselekszik és fogja össze az erőfeszítéseket, hatékonyabban, mint bármely adminisztratív testület, erős helyi vezetőkre támaszkodva (Boudreau és mtsai 2006).

Szétterjedő elővárosok

Nagyfokú szuburbanizáció és szétterülés a város rohamosan növekvő prosperitásának gyümölcse: a város az elmúlt húsz évben teljesen megváltozott, új szerkezetű lett (Freeman 2015, Heisz 2006), maga a város jóval kevesebb, mint felét teszi immár ki a várostérség népességének, amely arány fokozatosan csökken (5. táblázat).

5. táblázat

A Nagy Toronto – Hamilton terület (GTHA) népszámlálási körzetei népességének alakulása 2001–2021 között

<i>Népszámlálási körzet</i>	<i>2001</i>	<i>2011</i>	<i>2021</i>
GTHA összesen	5 572 094	6 574 140	7 281 694
ebből: Toronto	2 481 494	2 615 060	2 794 356
GTHA maradéka	3 090 600	3 959 080	4 487 338
Durham	506 901	608 124	696 992
York	729 254	1 032 524	1 173 334
Peel	988 948	1 296 814	1 451 022
Halton	375 229	501 669	596 637
Hamilton	490 268	519 949	569 353
Toronto / GTHA, %	44,5	39,8	38,4

Forrás: Statistics Canada, népszámlálások.

A nagymérvű elővárosi fejlődés a második világháború után indult, és gyakorlatilag az Egyesült Államokban tapasztalt folyamatokhoz hasonlóan az erősödő középosztályosodás, a baby-boom, a javuló életszínvonal, a támogatások és lakáshitelezés erőteljes növekedése és az autóhasználat elterjedése, illetve a városmag lassú leromlása segítette elő (Relph 2014). Eredményképpen családi házak ezrei nőttek ki az alacsony sűrűségű elővárosokban, új életmódot teremtve (Jackson 1985). Torontóban a nagy déli szomszédhoz képest jelentős késéssel, az 1950-es években jelentkezett látványosan a folyamat, viszont attól fogva sebesen terjed, párhuzamosan a nagy autópályafejlesztésekkel (Freeman 2015), az 1950-es és 1960-as években jelentős központi tervezésből kifolyólag. Az eredmény, ahogy egy városi alkalmazott egyszer jellemezte, egy olyan térszerkezet, ahol a Bécshez hasonló erősen urbanizált központi magot a szuburbanizáció kvintesszenciájaként fölfogható Phoenix szerkezetével rokon külső területek vették körül (Boudreau és mtsai 2006). A metropolisz térség egy urbanizált, gyalogos, tömegközlekedésre, személyes kapcsolatra alapuló életmódot élő, dzsentrifikált belvárosból áll az egyik oldalon, ezen kívül egy más világ kezdődik az elővárosokban plázákkal, mindennapi autóhasználattal, modern intézményekkel, megfizethető lakhatással (Relph 2014).

5. kép Hagyományos szuburbán előváros



Forrás: A képet készítette a szerző.

A hetvenes években teherszállítás vasútról közútra terelődésével a térség gazdasági szerkezete is fokozatosan átalakult, és egyre több termelőüzem költözött az elővárosokba, minek következtében manapság már csupán néhány jelentősebb gyár található Torontóban, többségük kiköltözött a metropolisz térségbe. A posztfordista gazdasági szerkezetátalakulás ellenére az ipari tevékenység még mindig a metropolisz térség második legfontosabb gazdasági ágazata (Joy, Vogel 2015). Az ezredforduló időszakában egyéb gazdasági tevékenységek is egyre jelentősebb mértékben az elővárosokban jelentek meg (Heisz 2006).

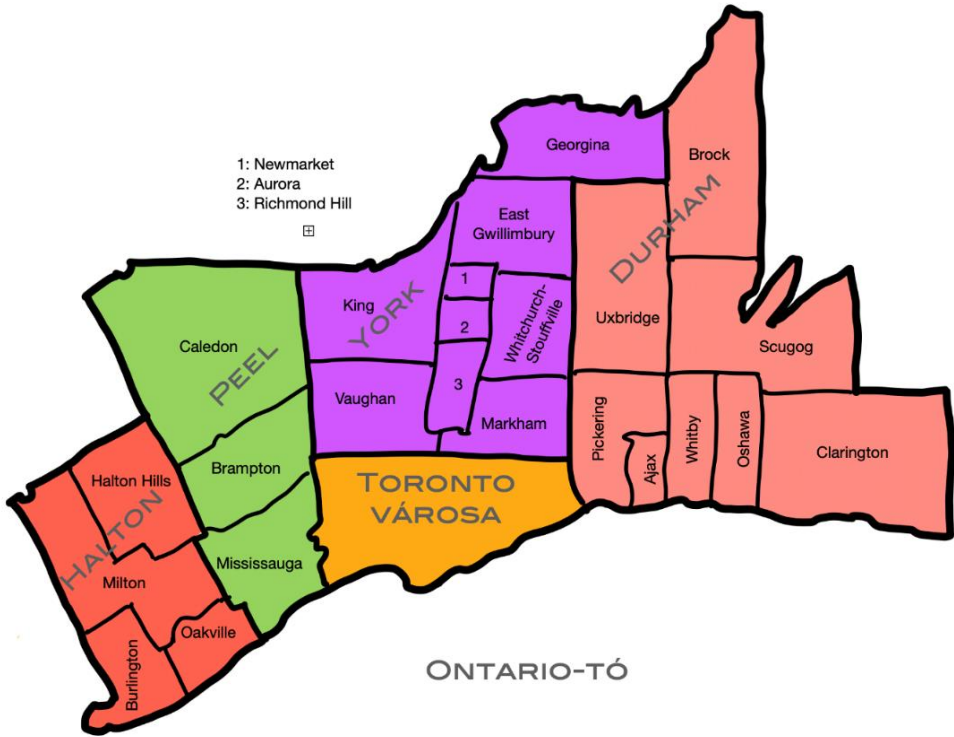
6. táblázat

Háztartások jövedelme a torontói népszámlálási metropolisz térségben, 2022

<i>Egység</i>	<i>Háztartások száma</i>	<i>Háztartások éves medián adózás utáni jövedelme, kanadai dollár</i>
Toronto Népszámlálási Metropolisz Terület (TCMA)	2 262 470	85 000
Vaughan	103 915	107 000
Brampton	182 470	98 000
Markham	110 870	92 000
Mississauga	244 575	89 000
Richmond Hill	69 315	89 000
Toronto városa	1 160 895	74 000

Forrás: Statistics Canada 2022b.

3. térkép A Nagy-Toronto Terület (GTA) megyéi és települései



Forrás: A térképet készítette a szerző.

Az átlagkereset és a foglalkoztatottság immár magasabb a Torontón kívüli területeken, mint a városban (6. táblázat), ahol is az utóbbi három évtizedben lassan csökkent az életszínvonal (Freeman 2015). Az elővárosi övezet legjelentősebb városai a növekedés súlypontjai, főképpen a magtól közvetlenül nyugatra, a torontói nemzetközi repülőtér mellett fekvő, tömegközlekedési vonalakkal jól ellátott Brampton és Mississauga (7. táblázat).

7. táblázat

A Nagy Toronto és Hamilton Terület Torontón kívüli legjelentősebb városai népességének változása 2001 és 2021 között

<i>Település</i>	<i>2001</i>	<i>2011</i>	<i>2021</i>
Mississauga	612 925	713 443	717 961
Brampton	325 428	523 911	656 480
Hamilton	490 268	519 949	569 353
Markham	208 615	301 709	338 503
Vaughan	182 022	288 301	323 103
Richmond Hill	132,030	185 541	202 022
Oshawa	139 051	149 607	175 383

Forrás: Statistics Canada, népszámlálások.

A gazdasági tevékenységeknek hagyományosan sűrűn lakott belvárosi környezethez kötődő, nagy hozzáadott értéket előállító csúcstechnológiai, kreatív ágai is egyre hangsúlyosabban jelennek meg az elővárosokban. Míg a jelentősebb egyetemek a továbbra is a városokban vannak, a kisebb, specializált oktatási és kutatási intézmények súlya egyre nagyobb, és manapság az innováció helyszíne immár inkább az elővárosokban van (Keil, Üçöglü 2021), megjelenítve a kreatív szuburbokat (Kocsis 2023).

6. kép A külváros külvárosa: Mississauga



Forrás: A képet készítette a szerző.

A bevándorlás jelentősen átalakítja a szuburbán térségek társadalmi összetételét is. A korábban dominánsan angolszász Brampton, Mississauga és Markham lakosságának fele immár bevándorló háttérű, és a lakosság anyagi státusza is erősen polarizálódik számos szuburbán településen (Freeman 2015, Joy, Vogel 2015). E települések városképe is érdemben átalakult, egyre kevésbé hagyományos értelemben szuburbán jellegű. Megjelentek a nagyvárosi utcák, terek, gyalogos sétányok az egyre sokasodó lakótoronyok, bevásárló, szórakoztató és szolgáltató központok tövében, tükrözve a lakókörnyékek besűrűsítését az új tömegközlekedési fejlesztések által jól föltárt helyszíneken. A térszerkezet átalakulása jól mutatja növekedési pólusok kiépítését preferáló újabb közpolitikák hatásait (Lehrer és mtsai 2010; Keil, Üçoğlu 2021).

7. kép Mississauga városközpont



Forrás: A képet készítette a szerző.

A bizonyos kitüntetett helyszíneken besűrűsödő, a várostérség más részeivel jó összeköttetést biztosító tömegközlekedés és szolgáltatások által jól ellátott és gyalogos közlekedésre egyre inkább alkalmas fejlődő elővárosok gyökeresen átalakítják a város-mag-elővárosok, illetve a városi szétterülés hagyományos szerkezetét és értelmezését, fölváltva a hagyományos dichotómiát (Keil, Üçoğlu 2021) és egy kiegyensúlyozottabb, policentrikus térszerkezet irányába mutat.

*8. kép Absolute World lakókomplexum, népi nevén a Marilyn Monroe tornyok
Mississauga új városközpontjában*



Forrás: A képet készítette a szerző.

Az elővárosok egy jelentős, Toronto központjához közel első része azonban jelentős gondokkal küszködik. A város ekkori fejlesztése inkább tükrözte az európai, mintsem az egyesült államokbeli modellt, és a növekvő lakosság elhelyezésére 1950 és 1990 között e területeken intenzív lakásépítésre került sor, lakótelepes formában. Ma nagyjából kétezer ilyen jellegű épület található, ahol is az eredeti középrétegekhez tartozó családok elköltözésével alacsony státuszú, főképp bevándoroltak élnek, nagyjából egymillióan. E környékek problémái inkább hasonlítanak Párizs elővárosaihoz, mint más észak-amerikai városéihoz (Boudreau és mtsai 2006; Freeman 2015; Joy, Vogel 2015; Relph 2014).

A belváros újjászületése

Toronto belvárosa egyszerre hordozza az angolszász középvárosi múltját az egyemeletes vöröstéglás sorházakkal és a globális nagyváros felhőkarcolóival sűrűn tűzdelt pezsgő üzleti negyedét. A városközpont jelen képe a háború utáni leromlás és az utóbbi időszak sebes átalakulása lenyomatait egyaránt hordozza, sokszor mutatva a múlt és jelen egymásmellettségét.

9. kép Régi és új együttélése a belvárosban



Forrás: A képet készítette a szerző.

A belváros újjászületését a korábban vázolt, a fejlett világ egészére jellemző életmód- és nagymérvű gazdasági szerkezeti átalakulások (Kocsis 2007, 2023) mellett lokális tényezők is segítették. A második világháború utáni rohamos szuburbanizáció egyik elősegítő tényezője az országos, illetve helyi támogatási politikák voltak, azaz, a szükséges és igencsak költséges infrastrukturális beruházásokat közpénzből építették meg, míg manapság a befektetőket terhelik ezek a kiadások, erőteljesen megrágítva a szuburbán házak árát. A közösségi szolgáltatások fedezetét adó helyi adók is magasabbak az elővárosokban a ritkább népsűrűség miatt. Mindezek mellett a szuburbiák vonzerejének csökkenése mögötti legfontosabb tényező valójában a közlekedés ellehetetlenülése. A növekvő dugók miatt elnehezült az autós ingázás, míg az elővárosokat kiszolgáló tömegközlekedés alacsony színvonala nem teszi lehetővé az átváltást vonatra, metróra (Freeman 2015). Környezetvédelmi szempontok előtérbe kerülése is a városi szétterülés ellen hatott, az északi elővárosi övezetben 2001-ben az Oak Ridge Moraine területén például erőteljesen korlátozták a lakásépítkezések lehetőségét (Lehrer és mtsai 2010), ami a mai időszakban még hangsúlyosabbá vált a város körüli zöldgyűrű további fokozott védelmének 2005-ben tetet öltött szándékával (Keil, Üçoğlu 2021). A hagyományos belső mag mellett az elővárosok jó tömegközlekedéssel és szolgáltatásokkal ellátott magjai is nyerteseivé váltak a folyamatnak, ahol jelentős társasház- és lakáscélú toronyház-építkezések mentek végbe, mint Mississauga vagy Vaughan központjában.

10. kép A belváros külvárosa



Forrás: A képet készítette a szerző.

A szuburbán térségek transzformációja mellett a városmag állapota is segítette az ezredfordulós újjászületést. A városmag nem romlott le oly mértékben az 1970-es évekre, mint az átlagos egyesült államokbéli nagyvárosokban (Lehrer és mtsai 2010) és már az 1960-as, 1970-es években spontán módon elindult az üzleti alapú megújulás például jelentős nagybankok központjainak Bay Streetre való költözésével, előbb a Dominion, majd a manapság is naponta százezreket vonzó Eaton Centre 1977-es átadásával, a belvárosi épületeket, metróállomásokat föld alatt összekötő gyalogos hálózat, a PATH fokozatos kiépítésével (Freeman 2015; Relph 2014). A közszféra is kivette a részét a belváros modernizálásából, elsőként az 1965-ben átadott expresszionista Új Városházával (Relph 2014).

A dzsentrifikáció is nagyon hamar, már az 1970-es években jelentkezett a városmag külső, sorházas és közepesen intenzív beépítésű részein, amelyek közül néhány már az évtized végére az urbánus, gyermekes középrétegek kedvelt és trendi környékeivé vált. Az ezredforduló után a városmagban, az ehhez közeli, infrastrukturálisan jól föltárt barnamezős területeken, illetve a tóparton magas presztízsű lakótornyok nőttek ki tucatszámra (Lehrer és mtsai 2010), alig bírván kielégíteni a rohamosan növekvő, sokszor befektetési célú keresletet. A fejlesztések eredményeképpen a városmag lakosságának száma az 1970-es évekéhez képest megduplázódott és elérte a kétszázezer főt (Freeman 2015).

A városmag talán legláthatóbb megújulása a gazdasági tevékenyekben érezhető. A tömeges lakásépítés mellett az irodaépítések is meghatározzák a látképet, elsősorban a felhőkarcolók és egyéb nagy irodaközpontok formájában. Az üzleti döntéshozatali funkciók belvárosban végbemenő erősödése részben a globális tendenciák következményei, de jelentős szerepet játszanak benne a lakásépítések is, azaz, a belvárosi lakáscélú toronyházba költöző fiatal, kreatív munkaerő követése is (Freeman 2015).

Annak ellenére, hogy nem következett be a város magjának mély leromlása az 1970-es évtizedre és valódi újjászületésre társadalmi értelemben nem volt szükség, mégis nagyon intenzív, az amerikai nagyvárosokéra jellemző reurbanizációs folyamatok mentek végbe (Lehrer és mtsai 2010). A nagyfokú átalakulás alapját a gazdasági tevékenységek megerősödése, és az infrastrukturális fejlesztések adták meg, mint a nemzetközi repülőtér, utak és vasutak, metróvonalak kiépítése, illetve az egyetemek fejlesztése, színvonalának növekedése.

A városközpont átalakításának és vonzereje növelésének gyakori eszköze volt sztárépítések által tervezett kiemelt épületek megvalósítása, mint például a Daniel Libeskind tervei alapján átépített Királyi Ontariói Múzeum, Frank jegyezte Gehry Ontariói Művészeti Galéria átalakítása, Jack Diamond tervezete Operaház, és egyéb kulturális, sport- és oktatási épületek a belvárosban, illetve annak közelében. A CN torony környékén korábban barnamezős terület köz- és magánforrásokból történő megújítása

is ide sorolható. A program forrásainak jelentős részét a tartományi költségvetés állta, amely öt év alatt mintegy 20 milliárd kanadai dollárt költött e célra (Lehrer és mtsai 2010).

11. kép Az éjszakai belváros



Forrás: A képet készítette a szerző.

A belváros képe és morfológiája az üzleti célú felhőkarcolók, a lakáscélú toronyházak, bevásárlóközpontok, szállodák rohamos építésével gyökeresen átalakult az elmúlt húsz-huszonöt évben. A társasházépítési láz legújabb, ma is tartó hulláma valamikor az ezredforduló környékén indult és átlagosan évi 25 ezer lakás építését jelenti. Az előkelő, sokszor luxus lakhatást kínáló lakóépületek nagy vásárlóerővel rendelkező lakosságot helyeznek a környékre, magával hozva a városi fogyasztás és életmód rohamos terjedését, amelyet az újonnan épített szórakoztatási, sport, kereskedelmi és kulturális intézmények elégítenek ki az átalakuló, komplex városi szövetben. A magas státuszú lakosság lakásépítések miatti rohamos beáramlása a dzsentifikáció új, „újépítésű” formájának megjelenését hozta (Lehrer és mtsai 2010), a bevándorlásnak köszönhetően városmag lakossága úgy 650 ezer főre tehető (Relph 2014). A város különböző belső területei között elég jelentős társadalmi státuszkülönbség alakult a gyors átalakulás miatt (Hulchanski 2007).

12. kép Lakáscélú toronyházak a hagyományos épületek között a belvárosban



Forrás: A képet készítette a szerző.

A városmag társadalmi polarizáltsága növekszik (8. táblázat), hasonlóan más globális városokéhoz, azonban jelentősen más okokból kifolyólag: Torontóban egyszerre van jelen az észak-amerikai rozsdaovezet nagyvárosait érintő romló tendencia és a globalizálódó városállamok keltette gazdagodás.

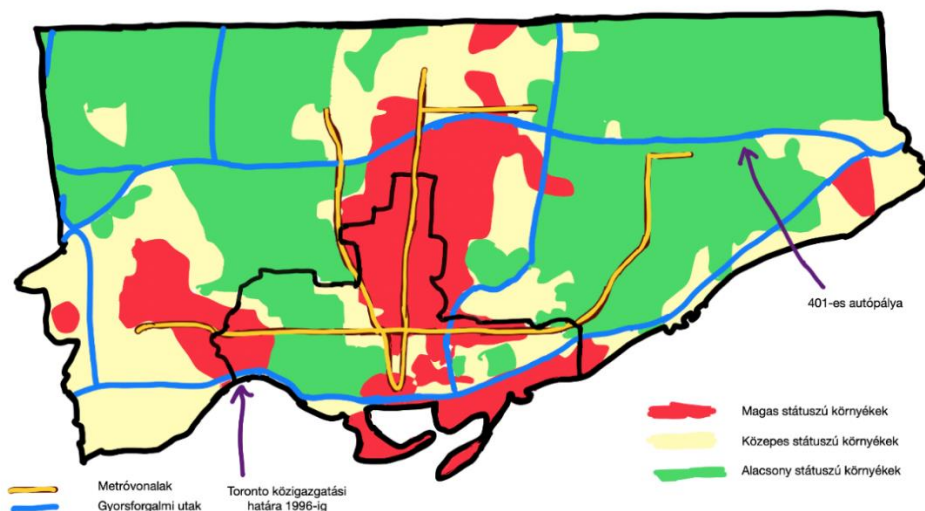
8. táblázat

Toronto és elővárosi öve társadalmi polarizáltságának változása 1970–2025 között:
a főbb rétegekbe tartozók aránya, % (2025 becslés)

	Év	Magas státusz	Közepes státusz	Alacsony státusz
Toronto	1970	15	66	19
	2005	19	29	53
	2025	21	20	59
Külső elővárosi öv	1970	13	86	0
	2005	18	61	21
	2025	19	47	24

Forrás: Freeman 2015.

4. térkép Toronto városrészeinek társadalmi státusza



Forrás: A térképet készítette Hulchanski 2007 alapján a szerző.

A globális szerephez, dzsentifikációhoz kötődő gyors átalakulás azonban csak részletes és elsősorban az 1-es számú, U alakú metróvonal belvárosi szakasza által körbevett, illetve az ehhez közel eső tóparti területekre, illetve néhány korábban alacsony státuszú, jó elhelyezkedésű, frissen dzsentifikált lakóterületre terjed ki (4. térkép). Közvetlenül mellettük a második világháború előtti brit jellegű házai tűnnek föl, illetve részben rehabilitált iparterületek. Míg a lakótornyokban elsősorban fiatal, gyermektelen, jól keresők laknak, e környékek dzsentifikált részei inkább a családos, idősebbek lakóhelyei. E környékek jellemzően a metróvonalak által jól föltárt területeken helyezkednek el, míg a nem-dzsentifikált részeken ezzel szemben jellemzően a metróállomásoktól távol találhatóak, ahol az ipar visszaszorulásával inkább rosszul járt népesség lakik, jelentős részük romló jövedelmi kilátásokkal, életszínvonalal, emelkedő munkanélküliséggel (Freeman 2015; Hutchanski 2007; Lehrer és mtsai 2010). Toronto, és emellett Hamilton, a két legjelentősebb ipari központ munkások lakta környékeit súlyosan érintette a gazdaság szerkezetének átalakulása. Ontario tartomány adja az ország ipari kibocsájtása felét, amelynek jó része a GTHA területen keletkezik. Ez a térség volt hagyományosan Kanada ipari termelésének központja.

A város súlyosbodó gondjainak legfontosabb oka maga a sikeres globális várossá válása (Joy, Vogel 2015). Az ipar visszaszorulása a hagyományos kékgalléros munkásréteg körülményeit nehezítette meg. A bevándorlók magasan képzett része jól beilleszkedik a globalizált gazdasági tevékenységekbe jól fizetett fehérgalléros munkaerőként, és ki tudja fizetni a magas ingatlanárakat, de a képzetlen bevándorlók számára a helyzet jóval kevésbé rózsás. A korábbi belvárosi munkás és bevándorló negyedek gyors dzsentrifikálódása is nehezíti a kevésbé tehetősek megélhetését (Joy, Vogel 2015).

Átváltozások

Toronto fejlődése sajátos, nagyon nem amerikai, és bár már a brit örökség is erősen elhalványult, jóval európaibb, mint a tőle délre fekvők – társadalmilag kevésbé polarizált, emberléptékűbb talán, de egyben kevésbé „elválogalagosan” rendben tartott, kicsit szemetesebb és elhanyagoltabb az apróbb részletekben – Közép-Európából mindenképpen ismerősebb és otthonosabb.

A különbség persze viszonylagos, és elsősorban délről érkezve szembeűnő. Az Európából érkezőnek inkább az amerikaisága tűnik föl, mindenképp a felhőkarcolók, amikből a világon New York után Torontóban van a legtöbb a világon, míg a 401-es számú, a várost kelet-nyugati irányban átszelő városi autópályája a legnagyobb forgalmú Észak-Amerikában (Relph 2014).

Terjeszkedése, alakulása dacára továbbra is a régies kinézetüket büszkén őrző villamosokkal, kis boltokkal, a felhőkarcolók mellett megbúvó, kisvárosias házakkal a múltat őrző hagyományos belváros Toronto esszenciája, ehhez képest az új szuburbán központok Mississaugában, Bramptonban és egyebütt legföljebb helyi jelentőségűek.

A város földrajzi adottságai az Ontario-tó kivételével nem határozzák meg a fejlődési lehetőségeket, alapvetően jégkorszak által lecsiszolt lapos területen fekszik. A városmag terjeszkedése fő csapása hagyományosan a kelet-nyugati irányú tópart vonala volt, a hatvanas évektől kezdve a korábban szinte beépítetlen északi területek váltak a fejlesztések fő területévé, részint szociális célú, lakótelepes beépítéssel, részint oktatási, elsősorban egyetemi kampuszok fejlesztésével (Boudreau és mtsai 2006), az északra futó Yonge utca vált a főutcává, a belváros talpára állított T betűt formázva. A tópartról, belvárostól majdnem a Simcoe-tóig futó, 86 kilométer hosszú Yonge utca valószínűleg a világ leghosszabb főútcaja, a városlakók mentális térképének meghatározó tényezője (Relph 2014).

Jelenleg működő tíz villamosvonal Észak-Amerika legnagyobb forgalmú hálózata, egy kiterjedtebb hálózat máig működő maradéka, a hagyományos belvárost és a belső elővárosokat tárja föl a mag déli részén, elsősorban kelet-nyugati, de a metróhálózatot

kiegészítve észak-déli irányban is. A metróhálózat négy vonalból áll, az U alakú 1-es vonal a Yonge és a párhuzamos University Avenue vonalában futva, a főpályaudvarnál fordulva a belvárost tárja föl észak-déli irányban, a többi az északi belső elővárosokat köti be és össze. A villamosközlekedés fenntartása hozzájárult az utcákon lévő kisebb boltok, szolgáltatások, vendéglátóhelyek, a városi élet és forgalmas nagyvárosi utcák fennmaradásához (Relph 2014).

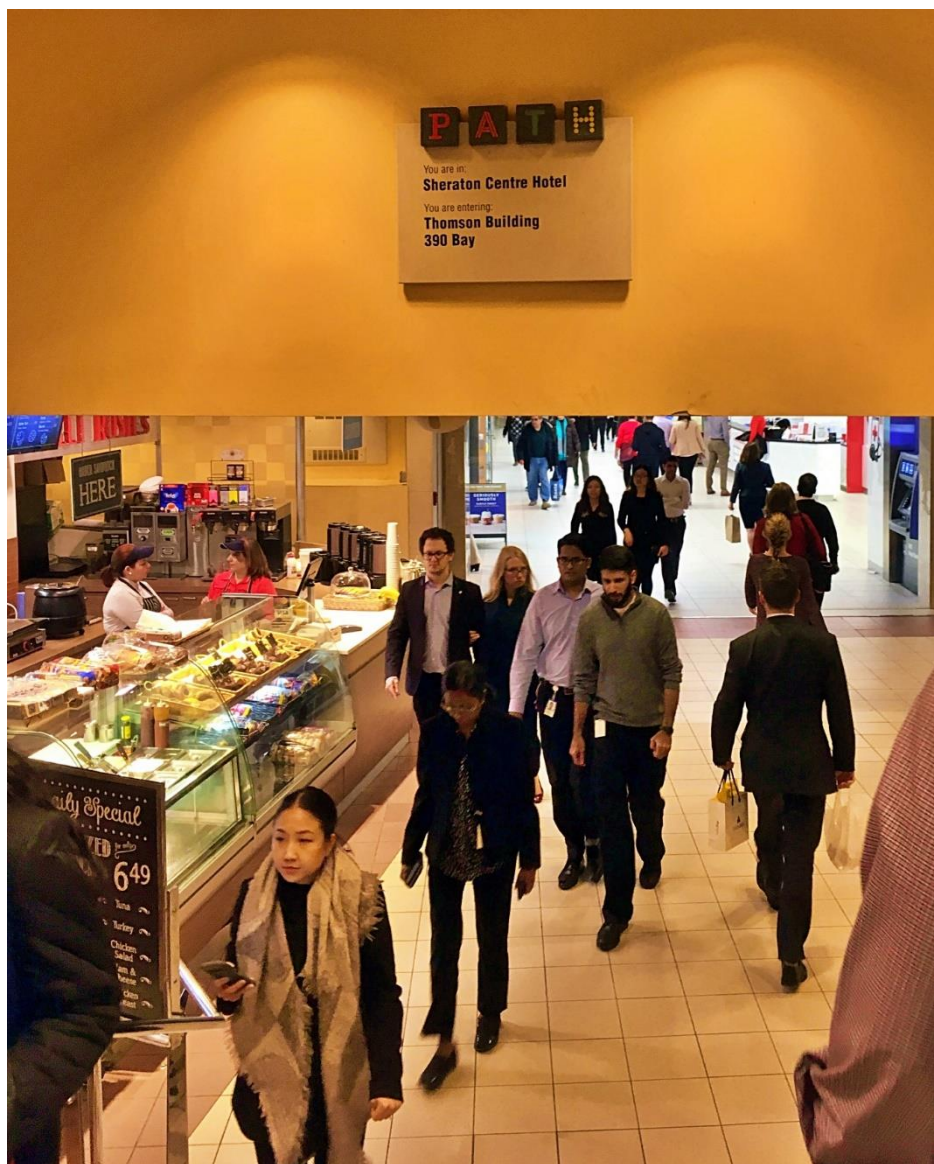
13. kép Villamosok a belvárosban



Forrás: A képet készítette a szerző.

A belváros egyik fő, Montréalhoz és kisebb mértékben Chicagóhoz hasonló jellegzetessége a több mint hetvenöt épületet, három nagyáruházat, hat metrómegállót és a torontói főpályaudvart (Union Station), a belvárost a tóparttal is a föld alatt összekötő gyalogos alagút-hálózat, a PATH. Jelenleg a több mint harminc kilométeres hálózatban több mint ezerkétszáz bolt, vendéglátóhely található, látogatóinak száma eléri a napi kétszáztezret, a világ legnagyobb bevásárló-komplexuma. A hálózat magánkézben van, a hozzá tartozó épületek tulajdonosai kezelik a hozzá tartozó szakaszt. Fejlődése az 1970-es években kapott lendületet, eredetileg a gyalogos-gépjármű szintbeli kereszteződéseket csökkentendő céllal, de hamarosan más hangsúlyt kapott, a városi élet új szintjét hozva létre. Azonban hasonlóan más bevásárlóközpontokhoz, a közelükben fekvő utcaszintű üzletek közül sokan kénytelenek bezárni, főképpen a keresztutcákban (Relph 2014).

14. kép A PATH egy szűkebb alagútja



Forrás: A képet készítette a szerző.

Bár eredendően inkább távközlési céllal építették, az ország fejlődésének, Toronto modernizációjának fő jelképévé az 1975-ben átadott CN torony vált, jellegzetes alakja mellett hírét annak is köszönhette, hogy néhány évtizedig a legmagasabb szabadon álló építménye volt. A torony gyakorlatilag az egész metropolisz területéről jól látható, jellegzetes pontja a városképnek. Bármennyi kisebb-nagyobb szimbólumnak is szánt épület is készült el a városban, még mindig ez a torony tükrözi leginkább Torontót.

15. kép A CN torony látképe a rehabilitált tópartról



Forrás: A képet készítette a szerző.

Világvárosi pályán

Mondhatnánk, az elmúlt években Toronto elkészült: járhatta volna a környező rozsdá-övezet városainak csöndesen lepusztuló, szürke útját, ehelyett megragadta a kínálkozó alkalmat és szívós erőfeszítéssel új, globális várossá növekedés pályájára helyezte a várost, integrálva tágabb környékét, tetemes bevándorlást generálva, növelve népességét, legyőzve regionális riválisát. Ezen átalakulást számtalan ellentmondással övezi, részben a város és környéke, részben a városmag és a kiterjedt elővárosi, szuburbán övezetek között, a városkörnyék irányítását tekintve, vagy hangsúlyosan a fokozatosan romló belső elővárosi övezet lakótelep-szerű környékei és a gyorsan dzsentrifikálódó belvárosi részek között, de fölhozhathatnánk még a gyors kiterjedés okozta ökológiai problémákat, illetve az elszálló lakásárakat is. Mindezek mellett egy nagyon sajátos és tanulságos útját mutatják a helyi városi, tartományi elit által tudatosan véghezvitt és föl vállalt, számos szempontból sikeres városfejlesztésnek.

Források

- Boudreau, J.-A., Hamel, P., Jouve, B., Keil, R. (2006): Comparing metropolitan governance: The cases of Montreal and Toronto. *Progress in Planning*, 66:1, 7–59. DOI: 10.1016/j.progress.2006.07.005
- Freeman, B. (2015): *The New Urban Agenda: The Greater Toronto and Hamilton Area*. Toronto: Dundurn.
- Heisz, A. (2006): *Canada's Global Cities: Socio-economic Conditions in Montréal, Toronto and Vancouver*. Ottawa: Statistics Canada.
- Hulchanski, D. (2007): The Three Cities within Toronto. *University of Toronto Centre for Urban & Community Studies, Research Bulletin*, 41. http://www.urbancentre.utoronto.ca/pdfs/researchbulletins/CUCSRB41_Hulchanski_Three_Cities_Toronto.pdf (letöltve 2023. február 21.)
- Jackson, K. T. (1985): *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*. New York: Oxford University Press.
- Joy, M., Vogel, R. K. (2015): Toronto's governance crisis: A global city under pressure. *Cities*, 49, 35–52, DOI: 10.1016/j.cities.2015.06.009
- Kearney (2022): *Readiness for the Storm: the 2022 Global Cities Report*. <https://www.kearney.com/global-cities/2022> (letöltve: 2023. február 20.)
- Keil, R., Üçoğlu, M. (2021) Beyond Sprawl? Regulating Growth in Southern Ontario: Spotlight on Brampton. *disP – The Planning Review*, 57:3, 100–118, DOI: 10.1080/02513625.2021.2026678
- Kocsis J. B. (2007): Városok válsága és reneszánsza az ezredfordulón. *Szociológiai Szemle*, 3-4., 183–198
- Kocsis J. B. (2023): *Recreating Locality: Community and Identity in Budapest Suburbs, 1995–2020*. In: Ijja van Damme, Ruth McManus, Michiel Dehaene (szerk.): *Creativity from Suburban Nowheres: Rethinking Cultural and Creative Practices*. Toronto: University of Toronto Press, 198–235.

- Lehrer, U., Keil, R., Kipfer, S. (2010): Reurbanization in Toronto: Condominium boom and social housing revitalization. *disP – The Planning Review*, 46:180, 81–90, DOI: 10.1080/02513625.2010.10557065
- Macrotrends (2023): Metropolitan Area Populations. <https://www.macrotrends.net/cities/20402/toronto/population> (letöltve: 2023. február 18.)
- Micallef, S. (2016): *Frontier City: Toronto on the Verge of Greatness*. Toronto: McClelland & Stewart.
- Polèse, M., Shearmur, R. (2004): Culture, Language, and the Location of High- Order Service Functions: The Case of Montreal and Toronto. *Economic Geography*, 80(4): 329–350, DOI: 10.1111/j.1944-8287.2004.tb00241.x
- Relph, E. (2014): *Toronto: Transformations in a City and Its Region*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Sassen, S. (2001): *The Global City*. Princeton: Princetown University Press.
- Statistics Canada (2022a): *Table 36-10-0468-01* Gross domestic product (GDP) at basic prices, by census metropolitan area (CMA) (x 1,000,000) DOI:10.25318/3610046801-eng
- Statistics Canada (2022b): Focus on Geography Series, 2021 Census of Population: Toronto, Census metropolitan area. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/as-sa/fogs-spg/page.cfm?topic=1&lang=E&dguid=2021S0503535> (letöltve: 2023. március 2.)
- Todd, G. (1998): Megacity: Globalization and Governance in Toronto. *Studies in Political Economy*, 56:1, 193–216, DOI: 10.1080/19187033.1998.11675297
- Toronto (2022): 2021 Census: Education, Labour, Commuting, Language of Work, Instruction in the Official Minority Language. <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2022/12/93bb-2021-Census-Backgrounder-Education-Labour-Commuting-Language-of-Work.pdf> (letöltve 2023. március 1.)
- Toronto Backgrounder (2022): 2021 Census: Citizenship, Immigration, Ethnic Origin, Visible Minority Groups (Race), Mobility, Migration, Religion. <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2022/11/8f69-2021-Census-Backgrounder-Immigration-Ethnoracial-Mobility-Migration-Religion-FINAL.pdf> (letöltve: 2023. február 10.)
- Toronto City Planning (2022): *Toronto Employment Survey 2021*. <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2022/ph/bgrd/backgroundfile-225982.pdf> (letöltve 2023. február 22.)

Trócsányi, A.; Tarrósy, I. (2022): Fokváros: globális város vagy fokozottan globális város? CITY.HU Várostudományi Szemle. 2(4), 107–134.

VÁROSOK

Fokváros: globális város vagy fokozottan globális város?

Trócsányi András¹ – Tarrósy István²

Absztrakt

A 20. század harmadik harmadában alakult ki egyrészt az a világgazdasági és -politikai feltételrendszer, másrészt a városok organikus fejlődésében az a stáció, amely ezeket az egyre nagyobbá váló népességtörmöléseket nem csak saját nemzeti, hanem már a nemzetközi hálózatokban tették értelmezhetővé. A globálisnak tekinthető városok köre azóta folyamatosan gyarapszik és differenciálódik, hagyományosan a nagy centrumterületekhez kötődik. A felemelkedő országokban is egyre több nagyváros támaszkodik a szupranacionális kapcsolatrendszerére, így írásunkban egy sok szempontból nagyon nemzetközi központot, Fokvárost vetettük vizsgálat alá, amely érdekes módon több dimenzióban másod- és harmadlagos szerepet játszik saját településhálózatában, elsősorban a Johannesburggal történő összevetésben. Elemzésünk történeti kontextusban indul, hiszen a protoglobális szakaszban Fokváros a nemzetközi kereskedelem és geopolitikai hatalmi verseny egyik különleges színtere, több tekintetben Afrika legfejlettebb városa. A jelen várost környezetével együtt, a globális központokra jellemző adottságok vizsgálata mentén, saját terepi tapasztalatainkra támaszkodva próbáljuk bemutatni. Ebből következően is szubjektív az a meglátásunk, miszerint Fokváros hagyományos értelemben talán nem globális erőközpont, ugyanakkor számos olyan adottsága van, ami miatt globálisnak tekinthető, így a világ városversenyében kiváló adottságokkal néz a gyorsan és gyakran változó megmérettetések elé.

Kulcsszavak: Dél-Afrika, poszt-apartheid, Fokváros, afrikai globalitás, városfejlődés

¹ Geográfus, PhD, egyetemi docens, dékán, Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar, Földrajzi és Földtudományi Intézet Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék, troand@gamma.ttk.pte.hu

² Politológus, PhD egyetemi tanár, igazgató, Pécsi Tudományegyetem Bölcsészeti és Társadalomtudományi Kar Politikatudományi és Nemzetközi Tanulmányok Tanszék, és Nemzetközi Igazgatóság, tarrosy.istvan@pte.hu

Abstract

The late 20th century saw the emergence of a world economic and political context, on the one hand, and a stage in the organic development of cities, on the other, which made these ever-increasing population concentrations meaningful not only in their own national but also in the international system of networks. Since then, the pool of prestigious cities that can be considered global has been constantly growing and differentiating, traditionally linked to highly developed states. Recently, in emerging countries, too, more and more cities rely on their supranational linkages, so in our paper, we have examined a very international centre in many respects, Cape Town, which interestingly plays a secondary and tertiary role in its own network of settlements in several dimensions, especially in comparison with Johannesburg. Our analysis starts in a historical context, as Cape Town was one of the focus areas of international trade and geopolitical power competition in the proto-globalisation era, and in many respects the primate city in Africa. We try to describe the present city and its agglomeration by examining the characteristics of global centres, significantly relying on our first-hand field experience. Consequently, our view that Cape Town may not be considered a global power centre in the traditional sense is rather subjective, however, it does have many of the attributes that make it a global city, and thus an excellent position in facing the rapidly and ever-changing urban competition of the world.

Keywords: Republic of South Africa, post-apartheid, Cape Town, African globality, urban development.

Bevezető, problémafelvetés

Afrikával kapcsolatban még ma is meglehetősen kevés és alig árnyalt információval rendelkezünk, annak ellenére, hogy a globalizált és infokommunikációs világban ez a kontinens is egyre közelebb került Európához, illetve mi európaiak is egyre közelebb kerültünk Afrikához – már a viszonyítási pont sem mindegy. Múltba tűnő iskolai tanulmányaink, a globális migrációs tendenciák vagy éppen a dinamikusan fejlődő turizmus csak sztereotipizált és sokszor szélsőséges képeket közvetít erről a hatalmas és kihívásokkal teli kontinensről, lakóiról, településeiről. A Dél-afrikai Köztársaság az átlagosnál talán jobban ismert, köszönhetően elképesztő mértékű és változatosságú természeti erőforrásainak, ettől nem elválasztható jelentőségének a gyarmati világban, illetve a kisebbségi fehér társadalom által felépített, majd évtizedekig működtetett faji szegregációs politikájának, az apartheidnek. Johannesburgot és várostérségét a déli félteke egyik

megkérdőjelezhetetlen gazdasági központját, egy mintegy 14,8 milliós ipari, pénzügyi centrumként ismeri a világ, annak minden pozitív és a fejlődő térségekre jellemző adottságaival, problémáival. A nála mintegy magyarországnyi népességgel szerényebb, de így is igazi metropolisz Fokvárost inkább az utazók jegyzik, gazdasági, társadalmi, kulturális sokszínűségének árnyalataiból, európai-afrikai-globális jellemvonásaiból kevesebb éri el a hazai szakmai publikumot.

A szerzőpáros afrikai valóságokban szerzett több mint két évtizedes tapasztalatokat rendszeresen ad át szabadegyetemi és konferencia-előadások, egyetemi kurzusok, valamint tudományos és ismeretterjesztő publikációk formájában. Míg Tarrósy István folyamatos terepi munkák során foglalkozik szubszaharai elméleti és gyakorlati kérdésekkel, a kontinens különböző szegleteiben végzett kutatásaival a politikai afrikanisztika interdiszciplináris szegmenseiben, addig Trócsányi András népesség- és városföldrajzi fókuszú tanulmányutakat valósít meg elsősorban Dél-Afrikában, aminek mindig megkerülhetetlen állomása Fokváros. 2022-ben közös tanulmányút keretében a legfrissebb városi-térségi állapotokat mérték fel és dokumentálták. Ezekből táplálkozik a mostani cikk, melyhez fotóillusztrációkat a szerzők szolgáltattak.

Fokvárossal kapcsolatban földrajzi, történeti, politikai, turisztikai kontextusban számos információ ér minket, megjelenik mentális térképeinken, ismerni véljük „kinézetét”, de az itteni települési folyamatok, az urbanizáció belső sajátosságai inkább terra incognita-ként említhetők. Feltételezésünk szerint a város markáns globális lenyomatot hordoz magán. Ezek részben történelmileg determináltak, hiszen több európai hatalom (portugál, holland, francia, angol)³ megjelenése előtt és mellet Afrika belső tereiből folyamatos a Nyugati Fok benépesítése (Oliver, Oliver 2017), másrészt az így kialakult kapcsolatrendszer változó intenzitással és súlypontokkal, de mindmáig a város létének fontos eleme. Ahogy Sassen (1991: 3–4) a globálissá változott városokról írja, elemzésünk során négy működési módra különösen érdemes figyelniük: először is, a világgazdaság szervezésében betöltött nagyvárosi szerepekre; másodsor a pénzügyek és a speciális szolgáltató cégek kulcsfontosságú helyszíneiként megerősödött pozícióikra; harmadszor, olyan további gravitációs centrumokként vizsgálni a nagyvárosokat, ahonnan többek között jelentős innovációk kerülnek ki; végül negyedszer az előállított termékek és innovációk piacaként, valójában a globális piactér meghatározó csomópontjaiként érdemes foglalkoznunk velük. Nem képezi mára vita tárgyát, hogy a városok működésében bekövetkezett változások nagy hatással voltak mind a globális gazdaságra, mind általában a városformára. Különösen nagyvárosok és még inkább az óriásvárosok

³ Az öreg kontinenssel kapcsolatba hozható hatások sem pusztán európaiakként értékelendők, hiszen Fokvárost és térségét például az angol, holland, francia gyarmati világon keresztül észak-afrikai, ázsiai, sőt ausztrál hatások is érték.

globális gazdasági, politikai tényezőkké váltak, és hatalmas erőforrásokat ellenőriznek, koordinálnak. Sassen megfogalmazásában az 1990-es évekre egy új típusú város jelent meg tehát a nemzetközi térben, ez maga a globális város. Írásunkban tehát Fokvárost vizsgáljuk meg ezen működési módozatok, illetve további paraméterek mentén: vajon tekinthető-e Fokváros globális városnak? Ha igen, milyen értelemben és mértékben?

Elméleti keretek

A globális város részletes fogalmi elemzésére, annak evolúciójára jelen tanulmányban nem térünk ki, hiszen maga a tematikus szám is e köré szerveződik. Mindazonáltal éppen a nemzetközi szakirodalomban fellelhető eltérő megnevezések sokasága (pl.: erőközpont, globális város, világváros, megaváros, alfaváros, világközpont) utal talán leginkább arra, hogy a megközelítések időben, térben és tudományterületeken átívelően változnak.

Saskia Sassen 1991-ben először kiadott könyvében (Sassen 1991) azzal érvel, hogy az információtechnológia-alapú gazdaság és társadalom, valamint a világban rendelkezésre álló tőke mértéke és mobilitása kellett a globális vagy korábban („csak”) világkereskedelmi szerepet betöltő városok virágkorához. Természetesen ezt segítette a nemzetközi enyhülés, amely a történelmi funkciókat meghaladóan a munkaerő, a technológia, a turizmus és a kreativitás globális folyamatait hozta el. Első munkáiban világvárosnak csak New Yorkot, Londont és Tokiót tekintette, később, a gondolat épülésével ő is megengedőbbé vált.

Richard Florida több munkájában (Florida 2009, 2017) érinti a világvárosok gondolkörét, nem elszakadva attól a koncepciójától, miszerint a kreatív réteg és az általuk fémjelzett kreatív gazdaság adja a nagyvárosok egyik legfontosabb ütőerejét a 21. században (Florida 2004, 2019). A világgazdaság a 21. században már nem nemzetgazdaságok, hanem mintegy 40 funkcionális gazdasági régió szervezte hálózatrendszer, amelyben az erőközpontoknak van kitüntetett szerepe.

Enyedi György tett talán a legtöbbet azért, hogy a világ urbanizációjának jellemző folyamatait a hazai olvasók is megismerhessék, és egyébiránt igen sokat azért, hogy a hazai urbanizáció kontextusát és összetevőit határainkon túl is értelmezni tudják. A városi világ című munkájában (Enyedi 2012) a Taylor-i (Taylor 2004) gondolatot építi tovább, amely egyrészt a globális városok kritériumrendszerét a gazdasági mellett társadalmi, kulturális, politikai ismérvekkel egészíti ki, másrészt a világvárosok rendszerét hierarchikusan és hálózatokba épülve értelmezi.

Jesus Leal Trujillo és Joseph Parilla (Trujillo, Parilla 2016) a közelmúltban tett kísérletet a globális város kritériumainak újra definiálására, amelyben a korábban általánosan jellemző ismérvek mellé – kereskedelmi szerep, innovációáramlás, humán tőke/kreativitás – az infrastrukturális kapcsolódási képességet vette fel. Ez biztosítja a globális városok nemzetközi hálózatokba, termelési láncolatokba, szervezetekbe történő bekapcsolódását és ez teszi lehetővé a háttérterületek becsatornázását a világ gyorsan változó folyamataiba. E tekintetben is kritikus kérdés a települések és régiók globális értelemben vett konnektivitása. Ezzel kapcsolatban pedig lényegi kérdés a fizikai infrastruktúra megléte, kiterjedtsége és minősége, melynek fejlesztése kapcsán különösen a 21. században óriási versenyfutás zajlik a nagy- és középhatalmak között Afrika-szerte. Kína térhódítását egyre több feltörekvő gazdaság, így például Törökország, India, legutóbb Indonézia, igyekeznek ellensúlyozni, vagy inkább kiegyensúlyozottabbá tenni, értelemszerűen jól felfogott saját érdekeik mentén (ami egyáltalán nem olyan egyszerű, hiszen a kínaiak valójában vezető szerepre törtek e tekintetben az elmúlt három évtized során). Ha afrikai oldalról vizsgálódunk, akkor ez viszont egyre több, egyre jobb infrastruktúra-fejlesztési ajánlatot jelent az afrikai fél számára, javítva az életminőséget és általában a globális konnektivitás lehetőségét.

Történeti kontextus

A második világháborút követően, az USA által az 1970-es évekig dominált multilaterális nemzetközi pénzügyi-gazdasági tér az 1980-as évektől jelentős változásokon ment át: a világ perifériáira szorult/szorított fejlődő államok adósságspirálba kerültek, Kína a nemzetközi kereskedelem óriásává nőtte ki magát, technológiai fejlesztéseken keresztül a geopolitikai gondolkodás számára egyre jelentősebb kibertér terebélyesedésével valamennyi aktor egy globalizált arénában találta magát. Mára már nem csupán az államok, hanem a transznacionális nemállami szereplők is mérvadó tényei a globális térnek, ahol magának az államnak – egyúttal természetesen valamennyi szereplőnek – Castells (2004, 2010) nyomán a mindenkit körülölelő „hálózati társadalomban” (network society) szükséges új stratégiákkal előállnia, a globalizált viszonyokhoz alkalmazkodnia. Az állam szintjéhez képest az államok feletti transznacionális, illetve az államok alatti szubnacionális szintek, valamint az azokon található szereplők és komplex, interdependens módon értelmezhető interakcióik egyaránt fontosak ahhoz, hogy a 21. század nemzetközi rendszerét pontosabban érthessük.

A szubállami szereplők közül figyelmünket most a nagyvárosokra fordítjuk, különösképpen azért, mert a mára transznacionális jegyekkel leírható globalizáció egyik fontos folyamatgyűjtése az a rapid urbanizáció, amely során a városokból nagyvárosok, a nagyvárosokból megacity-k lesznek. A globális térben a szemünk előtt zajló nemzetközi migráció egyik kitüntetett iránya a rurális térségekből a városokba történő vándorlás, amely még inkább az egyre terjeszkedő nagyvárosoknak a globális térben betöltött pozícióira világít rá.

Hatalmas hullámot jelent Afrika és Ázsia számos régiójának urbanizációja. Afrikában a már említett rurális-urbánus belső migráció mellett a városokban élő népesség fokozott tempójú növekedése hajtja leginkább az urbanizációt. Annak ellenére, hogy Afrika még mindig a legkevésbé urbanizálódott makrorégiója a Földnek, 2050-ig több lakója fog városokban élni, mint Európa, Latin-Amerika és Észak-Amerika lakosainak (Parnell, Walawege 2014: 44). Számos, egymásba érő és összekapcsolódó szociális, gazdasági és politikai kérdés teszi valósággá azt, amit Manuel Castells már 1972-ben aláhúzott a város és a környezet, talán pontosabban a város és ökoszisztémája kapcsán: a politika és a mindennapi élet társadalmi, gazdasági értelemben vett szervezése szorosan összefüggenek. Ha például, a lakhatás, a közlekedés stb. terén válsághelyzet alakul ki, akkor az nagymértékben kapcsolódik az urbanizációs folyamathoz, amely önmagában következménye a társadalmi élet szerveződésének és az ezen tevékenység anyagi alapját jelentő politikai kontextusnak.

Bár messziről szemlélve úgy tűnhet, hogy az afrikai nagyvárosok meglehetősen hasonlóak, azok valójában „jelentősen eltérnek egymástól sémáikban, folyamataikban, formáikban és funkcióikban” (Myers 2013: 29). Világos módon felvonultatnak azonban több hasonlóságot, így például osztoznak a következő szűnni nem akaró küzdelmekben: „a gyarmatosítás után hátramaradt szegénység, elmaradottság és társadalmi-területi egyenlőtlenségek; az informális szektorok és települések problémája; az igazságos kormányzás” (Ibid: 39). A gyarmatosítás strukturális örökségét a kontinens városai magukban, az egyenlőtlenség és alulfejlettség sebeit magukon hordozzák. A függetlenség elnyerését követően az új posztkoloniális városok létrehozásával (például Tanzániában Dar es-Salaam helyett az ország belsejében található Dodomában) az afrikai politikai rendszerek – természetesen eltérő mértékben – megismételték, vagy még inkább folytatták a volt fehér gyarmatosítók elnyomó eszközeinek bevetését a települések kialakításánál. Nem ódzkodtak a szegregáció, a kilakoltatás, vagy akár a lebontás gyakorlatának alkalmazásától sem (Tarrósy 2013: 10).

A holland telepesek által 1652-ben létrehozott Fokváros kitüntetett példája az afrikai urbanizációnak, hipotézisünk szerint szűken értelmezve nem globális város a fentebb ismertetett elméleti keretek szerint, ugyanakkor etimológiai értelemben mindenképpen az.

Ezt jeleníti meg Fokváros esetében, hogy szekunder központ jellege ellenére is mindmáig Mother City-ként (első metropoliszként) tisztelik országszerte. Az 1884-85-ös Berlini Konferenciával megindult és valójában az első világháborúig tartott a(z első) „versenyfutás Afrikáért” folyamat, amely során a gyarmatosítók a kontinens természeti kincseiért, humán erőforrásáért és piacaiért versengtek egymással, és ez természetesen a városokra is rányomta a bélyegét. Legfőbb „hatása a városi térre az [volt], hogy Afrika legtöbb nagyvárosa a tengerparthoz vagy az értékes erőforrások kitermelési helyéhez közel [terült el]” (Myers 2013: 82). A gyarmatosítók által kitüntetett pozícióba emelt kikötővárosok és (együttal) fővárosok kapcsolatrendszeit tekintve sokkal kevésbé voltak bekötve a gyarmati területeken található többi településhez, mint a gyarmatosító hatalmak anyaországaihoz, azok legfontosabb kereskedelmi és gazdasági centrumaihoz. Másképpen fogalmazva: a gyarmati centrumok inkább értelmezhetők az európai városhálózat szatellitjeikként, mintsem a helyi településrendszer integráns részeként, ugyanakkor mintát adtak a későbbi fejlődés során. A maig érezhető belső konnektivitási űrt pótolják azok az infrastrukturális fejlesztések, amelyeket a már említett feltörekvő gazdaságok valósítanak meg századunkban. Meg kell jegyezzük azt is azonban, hogy az Európai Unió legújabb Afrika-stratégiája szintén meghatározó vállalásokat tesz az európai oldalon az afrikai infrastruktúra fejlesztésére vonatkozóan. A már a gyarmati időszakban egyre vonzóbbá váló urbánus központok a belső, rurális területeken élők számára azzal a következménnyel jártak, hogy tömegesen indultak meg a szegény vidéki területekről a gyarmati adminisztráció, pénzügyi-kereskedelmi tevékenységek, helyenként ipari fejlesztések városi kontextusaiba. „A folyamat eredménye a legtöbb országban az lett, hogy a falusi szegények városi szegényekké váltak. A függetlenné váló országok többségében ez a transzformáció még nagyobb mértéket öltött.” (Ibid: 84). Bayly (2004) nyomán hozzátehetjük, hogy valójában már a 17. századtól a „nagy triangulum” kereskedelmi relációjában, a transzatlanti rabszolgakereskedelem a proto-kapitalista globalitás hajtóerejeként értékelte fel az afrikai kontinens főként tengerparti nagyvárosainak jelentőségét. Ezen városok ekkortól váltak a (proto)globális hálózatok fontos szereplőivé.

Mindezen migrációs folyamatok a mai napig tartanak és a mindennapi modern globális valóságok szerves részét képezik – mára további push-faktorokként jelentkeznek a klíma megváltozásával kapcsolatos tételek, illetve a szűnni nem akaró, avagy éppen séggel fel-fellángoló belső fegyveres konfliktusok. A végeredmény az afrikai városokban a szegény lakosság számának és arányának növekedése, akik főként a nyomornegyedekben találnak csak lakhatást. Fokváros sem rendelkezik érdemben más jegyekkel e tekintetben, sőt, nem csupán a Khayelitsha nevű rohamosan terebélyesedő külvárosi

szegregátumban érhető mindez tetten, hanem a belvárosi üzleti negyed közvetlen tözsomszedságában ugyanúgy – bár ez utóbbi helyszíneken kisebb mértékben – de lényegesen kontrasztosabb formában.

Visszatérve a gyarmatosítás településekre gyakorolt hatásának vizsgálatához, ahogyan Nigel Worden (1994) fejtegeti a modern Dél-Afrika létrejöttéről szóló munkájában, a 17. század végére az európai telepesek egyfelől gabona- és szőlőtermesztésben, kiterjedt farmok létrehozásával, másfelől Fokváros erődítménye és kikötője környezetében egy kisebb városi közösség létrehozásában jeleskedtek. Mindezek egyik következménye az lett, hogy a Table-bay-től északra és keletre fokozatosan terjeszkedő farmgazdálkodás erősödött meg, amely a fokvárosi piacot látta el termékekkel. A 18. század elejére egy összetett telepes-társadalom alakult ki a régióban, jelentősen eltérő anyagi rétegződések mentén.

A nemzetközi politikai folyamatok természetesen hatást gyakoroltak ebben az időszakban is a világ távolabbi pontjaira is, és ahogyan Búr Gábor fogalmaz: „Az Amerikai Függetlenségi Háború és a napóleoni háborúk éreztették hatásukat Fokföldön is. 1781–83-ban a franciák szállták meg Fokföldet, a burgherek 1795-ös felkelése pedig véget vetett a Holland Kelet-indiai Társaság uralmának. Ezt kihasználva az angolok 1795. június 11-én elfoglalták a gyarmatot.” (Búr 2010: 10). Egy magyar vonatkozású szálát is érdemes bekötni az európai jelenlét elemzésébe. A Dél-Afrikába jutó magyarok számos hulláma között – bár kevés bizonyíték áll rendelkezésünkre –, az első érkezőket a 18. század elejére tudjuk visszavezetni, amikor valószínűleg II. Rákóczi Ferenc elmenekült kuruc katonáinak egy része csatlakozott az európai betelepülőkhöz. Az első megbízható írásos bizonyíték később, a napóleoni háborúk idejéből származik, amikor a franciák különböző hadifogoly-kontingenseket képeztek I. Ferenc osztrák császár és magyar király többszörösen legyőzött seregeiből. Csap Lajos írja, hogy e hadifoglyok közül sokan magyar származásúak voltak, és a holland Waldeck zászlóaljba sorozták be őket, amely 1806. január 8-18. között a Fokváros melletti Blaauwberg-i csatában vereséget szenvedett az angoloktól (Csap 2006: 5). „Ennek a látszólag jelentéktelen csatának hatalmas következményei voltak Dél-Afrika számára. Megalapozta a britek szilárd befolyását a térségben, amely csak több mint 150 évvel később halványult el igazán, amikor Dél-Afrika 1961-ben Hendrik Verwoerd (1901–1966) miniszterelnök vezetésével köztársasággá vált.”

Az 1820-as években először 5000 brit középosztálybeli bevándorlót „telepítettek be” a gyarmatosító hatóságok. Számuk Fokvárosban és az Eastern Cape-n rohamosan nőtt, különösen miután aranyat és gyémántot is találtak a térségben. Az új telepesek farmerként azonban nem voltak sikeresek, és többségük a kisebb városokba költözött.

Az 1830-as évekre Fokváros (és később Port Elizabeth) megerősödött a kereskedőházakat illetően, ami egyfajta gazdasági transzformációt is indukált, és helyzetbe hozta a tőkével rendelkező birtokosréteget (Worden 1994: 11).

Globális, regionális, lokális szerepek és tapasztalatok

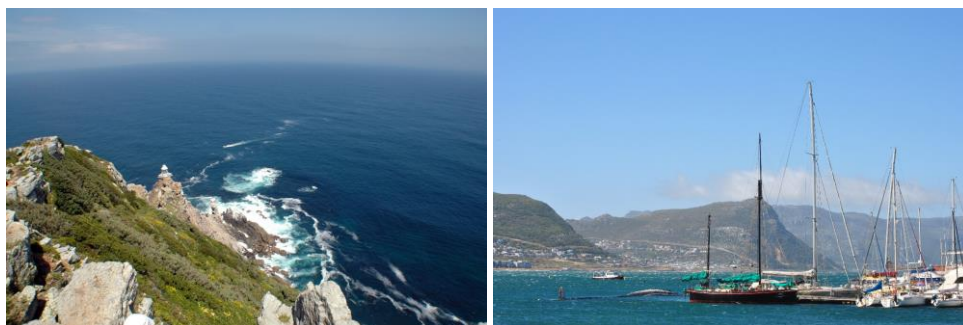
Az elmúlt években a globális város megnevezést jelentősebb nyugati, majd keleti feltörekvő városok jellemzésére használnak, amelyeknek határon túlterjedő központi funkciókkal, a pénzügyi szolgáltatásaikkal, az információ-előállításban, -kereskedelemben betöltött szerepükkel kerültek fel a világgazdaság és a globális társadalom horizontjára. Fokváros klasszikusan semmiképpen sem tartozik ebbe a körbe, a globális erőterek központjai között rendre inkább Johannesburg szerepel (joggal), aki azonban megtapasztalta Fokváros mindennapjait, színeit, árnyalatait, kontrasztjait, annak számára egyre több ismervében globálisnak tűnik ez a város. Ez a pozíció számos helyi és helyzeti energiának, ebből adódó versenyelőnynek és a tudatos stratégiai beavatkozásoknak köszönhető. Fokváros nem versenyezhet sok metropolisszal, azonban történelmileg és manapság is olyan városjellemezőket képes felmutatni, amely alapján érdemes néhány dimenzióban a kérdést részletesebben vizsgálni.

Földrajzi determinációk

Afrika (és általában a világ) legnagyobb, legjelentősebb városai erős természetföldrajzi determinációval is rendelkeznek. A mai Dél-Afrika első legjelentősebb városa nem véletlenül Fokváros, bármely térképre nézve is jól látszik, hogy ez – valójában nem, hanem az Agulhas-fok, i. később – Afrika csücske. Az Európából kelet felé tartó hajósoknak itt kellett a szélhez igazodva irányt váltani, itt tudtak ivóvízhez jutni, ehhez pedig a változatos és kedvező kikötési lehetőséget öblök nyújtottak lehetőséget. A legjelentősebb kikötő a Table-bay, amely délről és északkeletről hegyekkel védett, míg a keleti és délkeleti irányba a szárazföld (élelmiszertermelés a kereskedelmi hajók számára) felé nyitott kaput. Délre egy másik öböl – Hout Bay (Faöböl) –, amely szintén remek kapcsolatokkal rendelkezi a szárazföld irányába, a holland telepesek építkezéshez szükséges faellátását biztosította, később erődöket is építettek itt (a franciák) a stratégiai jelentőségű Fokvárost védendő (elsősorban az angoloktól), de ez történelmileg a térség halászati központja, miképpen ma a városi hétvégi turizmus egy kedvelt desztinációja. A Fok-félsziget keleti oldalán található a szintén hegyláncokkal körülölelt False Bay (Hamis öböl), amely nevét az India irányából érkező, Európa felé tartó hajósoktól kapta.

A kevésbé tájékozottak ugyanis gyakran hitték, hogy már Fokvárosban vannak, amelyhez azonban még körül kellett (volna) hajózniuk a Fok-félszigetet. A „tévesztők” némelyike a sekély vízben hajóroncsokat hagyott hátra, amelyet jól ismernek a helyben búvárkodók, a népszerű helyi strandokat látogatók. A tágabb térségre tekintve feltűnik, hogy a Nyugati-fokvidék (Western Cape) számos hegyvonulattal rendelkezik, köztük a Tábla-, igazából Asztal-heggyel (Table Mountain), amely a Fok-félsziget gerincét alkotó hegyvonulat kezdete.

1–2. kép Cape Point és Simon's Town öblözete



A Fokvárosi várostérséget festői hegyek veszik körül, amelyek kelet felé húzódnak a part mentén. A hegyek túloldalán, Fokvárostól keletre fekszik az Overberg-hegység, egy dombok és völgyek uralta, nagyrészt ma is mezőgazdasági művelés alatt álló térség. Fokvárostól észak felé haladva a Swartland, egy másik, dombos vidék, amely további hegyekbe, köztük a Cederbergbe vezet. Lényeges ezen átmenet Afrika központi részei felé haladva, hiszen ez adott és ad ma is teret a változatos, európai jegyeket magán hordozó gazdálkodásnak, amely a Kis-Karoo, majd Nagy-Karoo felé haladva egyre szárazabbá válik. Ne felejtsük, Afrikában járunk, az európai telepesek olyan helyeket preferáltak, ahol az öreg kontinenshez hasonlatos természeti közeget találhatnak. A nagyjából Kairónak megfelelőtől mért távolságot, az ebből következő száraz és meleg adottságokat a hideg tengeráramlások, a magasabb hegyek és a hegységrendszerből lefolyó jelentős mennyiségű és történelmileg jól hasznosított ivóvízmennyiség biztosítja.

Történelmi adottságok

A gyarmati világkereskedelem korát gyakran a proto-globalizáció (Hopkins 2003) névvel illetjük, amely a globalizáció történetének egy olyan időszaka, amely nagyjából az 1600–1800 közötti éveket öleli fel. Ezt az időszakot olyan kereskedelmi megállapodások jellemzik, mint a Kelet-indiai Társaság, a hegemónia Nyugat-Európa felé történő eltolódása, a hatalmas nemzetek közötti nagyobb léptékű konfliktusok, amelynek gyakran gyarmati következményei is vannak. Az ebben érintett terekre jellemző az egyszerű árukereskedelem mellett a népek, kultúrák, nyelvek, hitek keveredése, az innovációk exportja, az új és újabb területek közötti növényi és állati terményeinek cseréje, de például a járványos betegségek átadása is. Maga a globális (világ-) város koncepció és fogalom (a világkereskedelemben meghatározó jelentőségű központ) is éppen ebben az időszakban születik, a gyarmati időszak csúcán Liverpooll kapcsolatban jelent meg 1886-ban (Liverpool 1186). Ez az időszak Fokváros jelen arcát markánsan meghatározó időszak, így érdemes egy pillantást vetnünk a mai adottságok további történelmi előzményeire is.

Fokváros mai területének első lakói khoisan, khoekhoe és san népcsoportok lehettek, akik a bantu terjeszkedés során i.e. nagyjából a 10. században Afrika déli részeire eljutottak és keveredtek a népesebb bantu törzsekkel. Később az ország északi részén a Limpopo és a Shashe folyók torkolatának vidékén a Mapungubwe Királyság működött i.sz. 900-1300 között, amely a szubkontinens legnagyobb birodalmává fejlődött, mielőtt a 14. században az éghajlati változások elsodorták. Ez a királyság azonban már bekapcsolódott a nemzetközi kereskedelembé, kelet-afrikai kikötőkön keresztül Arábiába, Indiába és Kínába, valamint egész Dél-Afrikába irányába szervezte az arany, elefántcsont cseréjét olyan importcikkekre, mint a kínai porcelán és a perzsa üveggyöngyök (Fouché 1937). Ennek a korai kereskedelemnek a nyomai a mai Western Cape tartomány régészeti leleteiben is felbukkannak, a hajók a ma is ismert kikötőket használták.

Az afrikai partvidék európaiak általi megismerése a 13. században kezdődött, amikor Portugália alternatív útvonalat keresett a Kína irányába a selyemúthoz képest. A 14–15. században portugál felfedezők körbehajózták és feltérképezték a nyugat-afrikai partvidéket, majd 1488-ban megkerülték a Jóreménység-fokot. A 16. század végén a francia, dán, holland és angol, de főleg portugál hajók az Indiába tartó útjuk során rendszeresen megálltak a Table Bayben. A szükséges javítások mellett a helyi khoisan törzseknek dohányt, rezet és vasat adtak cserében friss húsért és vízért, gyümölcsért.

1652-ben a Holland Kelet-indiai Társaság Jan van Riebeeck parancsnoksága alatt létesített kereskedelmi állomást Fokvárosban, az általa letelepített európai munkások szabadpolgárok néven váltak ismertté, és fokozatosan farmokat hoztak létre a holland

Fokföldi Gyarmaton. Munkaerőnek a hollandok Indonéziából, Madagaszkárról rabszolgákat hoztak, akik a mai színes népesség felmenőiként értelmezhetők. Termékeikkel bekapcsolódtak az anyaország kontinenseket átívelő kereskedelmi rendszerébe, áruik java nem a helyi népeiséget szolgálta, termelési technikájukban egyre messzebb kerültek az őshonos csoportok által folytatott természetes gazdálkodástól. Megkezdődött az európai és világ minden szegletéből történő növény- (szőlő, gabona, földimogyoró, burgonya, alma, citrusfélék) és állatkultúrák betelepítése, amelynek társadalmi, gazdasági és kulturális hatásai máig nyomozhatók. A németalföldi hatások közé sorolható a Cape Dutch (foki holland) építészeti stílus megjelenése, amely európai mintákat követő templomokat, gazdasági épületeket és udvarházakat hozott létre, ugyanakkor az öreg kontinensen jellemző téglaborítás helyett – az éghajlathoz igazodva – puritán fehér meszelt fal és egyszínű tömör ablaktáblák adnak helyi karaktert.

3–4. kép Cape Dutch épület (Pniël Congregational Church) és Company's Garden (Fokváros)



Fokváros további sorsa nem egészében helyben dőlt el, az európai hatalmak háborúinak következtében a Fokföld angol kézre került. A britek általi 1795-ös, majd 1806-os invázióját követően tömeges vándorlások (a Voortrekkerek Nagy Vándorlása) indultak el a szárazföld belsejének irányába, amelyek során búr településeket alapítottak. Kiterjesztették továbbá a gazdálkodás térbeli és strukturális kereteit, intenzívebb kapcsolatba léptek az egyre inkább alárendelt szerepbe kényszerített helyi lakkossággal. Az angolok által megszervezett Cape Colony (1795–1802, majd 1806–1910) a világ legnagyobb gyarmatbirodalmának rendszerébe illesztette a területet. A hatások sokrétűek: a korona jogrendjéhez történő igazodás keretében 1854-ben angol mintára szervezett parlament kapta meg a helyi törvényhozás jogát. Haszon- és dísznövények érkeztek a területre egyrészt igazodva a táji adottságok jelentette kihívásokhoz, másrészt a korona alattvalóinak voltak hivatottak biztosítani európai közérzetet. Fenyvesek, tölgyesek, illetve angol mintára gondozott (ezen a klímán rendszeresen öntözött) pázsit szürkemókusokkal

fémjelzi ma is a fokföldi európai hatásokat. A parti futóhomokot ausztráliai sótűrő növényzettel (*Acacia cyclops*), csüdfüvekkel kötötték meg, a vizenyősebb területek lecsapolása után eukaliptusz- és fűzféléket (Port Jackson) telepítettek⁴. Megindult a partmenti sávban 1874-ben a vasútépítés, a belső területek feltárására jó minőségű utakat alakítottak ki, és rendszerbe állt 1895-ben az első villamosáramot termelő erőmű. A város építészeti arculatát a viktoriánus építészet funkcionális, ugyanakkor a középületekben helyenként a prosperitást tükröző monumentalitás (városháza, parlament, kikötői iroda, halpiac, nemzeti könyvtár, Standard bank stb.) fémjelzi. Pusztán az épületeket elnézve az egyesült Királyságban érezhetnénk magunkat, talán csak a a több fehér meszelt fal szúrhat szemet. Az ország belsejében a 19. században fellelt jelentős gyémánt és az arany felfedezései alapvetően átrendezték a térség sorsát, az ország erőközpontja több lépcsőben áthelyeződött, 1936-ra Johannesburg méretben és jelentőségében is megelőzte Fokvárost.

5–6. kép Gyarmati Viktoriánus stílusban épült kávézó (Franschhoek) és a Parlament (Fokváros)



Az 1910-ben létrejött Dél-afrikai Unió (Natal, Orange Free State és Cape Colony) Fokvárosnak a törvényhozási szerepet hagyta meg, ami mellet kulturális, oktatási funkciói megkérdőjelezhetetlenül dominánsak maradtak. Az apartheid rendszerben (1948–1994) a régió jelentős arányú fehér lakossága a faji alapú szegregáció hivatalos politikává válásával sajátos helyzetbe került. Kevert társadalmában meghatározó volt a színes lakosság, a tágabban értelmezett térség gazdasága (ipari üzemek és fehérek tulajdonolta farmok) erre alapult, így a faji alapú kizorítás leginkább a fekete (bantu) csoportokat érintette. A város kevert negyedeit felszámolták, a korábban is jellemző szegregáció erősödött, a problémás körzeteket egyszerűen ledózerolták (District Six) a megmaradt

⁴ A globális rendszerből importált növények egy része a helyi flóra és kultúrtáj integráns részévé vált az évszázadok alatt, másokat a ma a hatóság invazív (özön-) fajokként tart nyilván (www.invasives.org.za/fact-sheet).

színes populáció máig intakt tömböket hozott létre. Közülük az egyik legérdekesebb és legszínesebb – a szó szoros értelmében is – a Bo Kaap maláj negyed, amely mára turisztikai látványossággá fejlődött. A fekete lakosság számára a települések peremén szorítottak életteret, ami a mai szegregátumok alapja. Mindezek mellett a jelentős bevételek lehetővé tették a fenti elveknek is megfelelő folyamatos infrastruktúra-fejlesztést, az oktatási és egészségügyi rendszer polarizált, de folyamatos működtetését, mindezt a legzordabb apartheid években is fenntartott, szűken értelmezett, de parlamentáris keretek között.

Társadalom

A települések jelentőségét legtöbbször a népességszámmal rokonítják, hiszen a lakosság erőforrásként, piacként biztosít lehetőségeket a gazdaság számára, ugyanakkor a számbéli nagyság kiterjedtebb belső minőségi differenciációt biztosít. Fokváros Afrika nagyvárosi együtteseinek közül mindössze a 13. (4,8 M fő – 2022), de ez az ország lakosságának így is a 8%-a. A szivárványnemzetnek is becézett ország 11 hivatalos nemzetisége⁵ közül mindegyik jelen van a városban, a gyarmati világ által erre sodort meghatározó indiai, kínai, pakisztáni, maláj csoportok a közelmúltban felerősödő, zömmel afrikai eredetű (Zimbabwe, Mozambik, Leshoto, Malawi, Kongó, Szomália, Botswana, Angola, Eswatini) tömegekkel színesedtek. Érdekes színfolt ebben a képben a rhodesiai (európai gyarmati eredetű telepes fehér) lakosság bevándorlása, akik a szomszédos Zimbabwe markánsan fehérelles politikája elől menekültek az országba. A város kiemelt foglalkoztatási központi szerepét, globális jellegét aláhúzza, hogy az ötödik legfontosabb bevándorló csoport az Egyesült Királyságból érkezett 2020-ban, de az 1990-es évektől jelentős posztoszocialista (leginkább lengyel, magyar⁶, örmény, azeri, ukrán), vietnámi, koreai, japán betelepülés is tapasztalható (www.statssa.gov.za). Fokvárost a legbiztonságosabb dél-afrikai nagyvárosnak tartják, így jelentős az ország központi területéről (Gauteng) is ebbe a térségbe történő áramlás. Mindezek a hatások a város és környékének történelmi lenyomataiban, épített arculatában és helyi közösségeiben, ugyanakkor jelen konfliktusaiban is nyomon követhetők.

⁵ Hivatalosan az országban nem tartanak nyilván nemzetiségeket, hanem leginkább a gyarmati, majd apartheid rendszerből levezethető rasszok szerinti nyilvántartás dominál. Ennek értelmében fekete, színes, indiai és fehér csoportokat különböztetnek meg. Árnyaltabb differenciációt biztosít a nyelvek szerinti mintavétel, amely 11 hivatalos nyelvet listáz: Ndebele, Pedi, Sotho, Swati, Tsonga, Tswana, Venda, Xhosa, Zulu, Afrikaans és angol.

⁶ A dél-afrikai magyar közösség számát mintegy 5 ezer főre tehetjük, amelynek döntő része Gauteng tartományra koncentrálódik és zömmel 1956-os emigrációs eredetű. A fokvárosi diaszpóra párszáz tagot számlál, közöttük a rendszerváltás után érkezett fiatalabb generáció is fellelhető. Magyarország Fokváros jelentőségét felismerve – a pretoriai nagykövetség és a durbani konzulátus mellett – tiszteletbeli konzullal képviselteti magát ebben a térségben.

7–8. kép Egyetemisták számára épített apartmanlakások, illetve a színes lakosság funkcionális új sorházai, a hátsó kertben fekete bérlők hajlékaival (Stellenbosch)



Afrikai kontextusban érdemes szólni a szegénység és kirekesztettség kérdéséről is, mint a terjeszkedő nagyvárosokban egyértelműen szembeötlő jelenségről. Fokváros önkormányzatának statisztikái szerint a szegénységben élő háztartások részesedése 24,2-ről 17%-ra mérséklődött 2014–2018 között. A legnagyobb javulást a fekete háztartásokban regisztrálták (42,8 – 20,5), de csökkent a színesek körében is (23,8 – 18,7), míg a fehér családok esetén szinte stagnált (5,9 – 6,1). Sajnálatos módon az apartheid rendszer faji-területi alapú megkülönböztetése még ma is egyértelmű, a több évtizedes kirekesztés (a társadalmi és térbeli peremekre történő kiszorítás) a szegényebb és a tehetősebb csoportokat fizikailag jól elkülöníti. Dél-Afrika sokat citál alacsony közbiztonságának az egyik legkomolyabb összetevője, hogy e szélsőségesen polarizált csoportok ma már ugyanazon közösségi tereket használják, a szegénység és a jólét közötti térbeli diszkrimináció legális korlátai eltűntek, míg a jövedelmi és vagyoni különbségek alig csökkentek. Ez lépten-nyomon szembeszökik Fokvárosban is, a városházától, Fokváros főterétől alig száz méterre hajléktalanok tucatjai laknak embertelen körülmények között.

9–11. kép Dél-Afrika fehér, színes és fekete lakossága nem csak a bőrszínben különbözik



A helyi lakosság minőségi mutatói közül érdemes a népességdinamikára is vetnünk egy pillantást. Az afrikai kontextushoz illeszkedően Fokváros és térségének lélekszáma intenzíven, évente mintegy 1,8–1,9%-kal növekedik az elmúlt évtizedben. A gyarapodás mértéke enyhén lassulni látszik és sajátos térbeli tendenciákkal jellemezhető. A város adminisztratív területén a fejlett világ központjaihoz hasonlóan a stagnálás tapasztalható, a kifelé áramlás és a beköltözés nagyjából egyensúlyi állapotot alakít ki. Intenzíven gyarapszik az elővárosok népessége, amelyből kitűnik Khayelitsha a statisztikai adatok szerint legalább félmillió, egyszintes beépítettségével is 10 ezer fő/km² népsűrűséget meghaladva (rögvest hozzátehetjük, hogy egyre jellemzőbb az emeletes bádogviskók építése). A település mintegy 10 km-re helyezkedik el Fokváros központjától, telepítőtényezői közül az N2-es autópálya biztosította gyalogos- és tömegközlekedési tengely, valamint a művelésbe és intenzív területhasznosításba nem vont, tengerpartra kihúzódó, félig kötött homokformák dominálta terület emelhető ki. Népessége 99%-ban szubszaharai afrikai, nyelvében 90% felett a xhosa jellemző, így az ország egyik leginkább szegregált közössége. Az európai szemnek kiterjedt nyomornegyednek tűnő terület meglehetősen differenciált, középületei, központja, decentrumai, szolgáltatóegységei működnek. Az alapvető infrastruktúrát a kormányzat komoly és tudatos erőfeszítésekkel biztosítja, így vezetékes ivóvízzel, elektromos árammal, karbantartott állapotú úthálózattal, és a központi tereken közvilágítással is rendelkezik. Khayletisha sok afrikai város illegális negyedeivel ellentétben folyamatosan halad a rendezett közösség irányába, a területrendezési következetesség és szigor, illetve annak toleranciája az apartheid rendszer ellentmondást nem tűrő, de forrással rendelkező gyakorlatára vezethető vissza.

12–13. kép Az elővárosi (Khayletisha) és fokvárosi nyomornegyedek kettőssége



A népességben gyarapodó közösségek ellenpólusa a mintegy 20 perces autózással elérhető tehetős elővárosok sora. Délen az N3-as autópálya tengelyére és a tengerpart közelségére alapoznak ezek a magasabb presztízssű lakónegyedek (Constantia, Bishopscourt, Muizenberg, Kalk Bay, Fish Hoek, Simonstown, Hot Bay), míg északon (Durbanville, Belville) a lankás dombsági tájak egykori mezőgazdasági közösségei alakulnak át elit lakóövezetekké, ahol általában 40–85% közötti fehér közösségek jellemzők. Az afrikai kontextusban nem igen jellemző fejlett autópálya és gyorsforgalmi úthálózat az agglomerációt a nyugati világhoz hasonlatosan akár 50–60 km-re is kiterjeszti, így a fenti – elit kitelepedése – folyamatok a Fokvárostól távolabb fekvő kisvárosokban is tapasztalhatók. Ezek a helyek igen népszerűek nemcsak a kiköltözők, de a tengerentúlról és az ország más részeiből érkező vagyonosabb rétegek körében. Így válhatott egykori telepes közösségek sora (pl.: Franschhoek, Paarl, Worcester, Somerset West Hermanus) ma gyarapodó és népszerű lakóhellyé, a borvidéken meghúzódó egykori francia hugenotta bortermelő városka Franschhoek pedig az ország legvágyottabb (és legrágább) laccíme. Az itt megletelepülő magasan képzett lakosokat a természeti szépség és a biztonság mellett a fokvárosi várostérség összetett funkciói vonzzák, de megfigyelhető a kreatív szektor, a kutatás-fejlesztés és a magasabb szintű szolgáltatások kitelepedése is Fokvárosból. Az egykoron bortermeléséről híres Stellenbosch-ban ma tajvani mintán alapuló Technopark üzemel, banki, biztosítási, infokommunikációs, divat- és térinformatikai cégeknek, de kutatóinak és fejlesztőinek is (jól fizetett) munkahelyet és (biztonságos) otthont adva.

14–15. kép A Stellenbosch-i Egyetem egy épülete és Franschhoek hegyoldalba felkúszó színes negyede



Fokváros és tágabb térsége (Western Cape) hagyományosan az európai modellt követő felsőoktatási bázis. Négy egyeteme és mintegy tucatnyi egyéb, felsőfokú képzést kínáló intézménye működik. Legrégibbi egyetemét (University of Cape Town) 1829-es

bázison 1874-ben alapították, ma 20–25 ezres hallgatói állományával, a világ 200 legjobb egyeteme között (160. 2023-ban) tartják nyilván (www.timeshighereducation.com). A kiválóságot egy közismert történelmi tény is alátámasztja: a világ első szívátültetését Christiaan Barnard 1967. december 3-án a Cape Town University – ma már a világhírű orvos nevét viselő – klinikáján hajtották végre. Az ország harmadik legrégebbi és minőségi mutatói alapján is az első háromban jegyzett felsőoktatási intézménye (Stellenbosch University) is e tartományban működik, amely alig száz pozícióval marad le a fokvárosi versenytárstól a nemzetközi listákon. A térség makroregionális súlyát jelzi, hogy a kontinens három legjobb egyeteme közül kettő itt található – University of Cape Town (1.) és Stellenbosch University (3.) A Cape Peninsula University of Technology hat karán pedig mintegy 32 ezer diák tanul, amelynek a korszerű technológiák átadásán túl jelentős szerepe van a társadalmi mobilitás elősegítésében. Dél-Afrikában a felsőoktatási hallgatók aránya az érintett korosztályhoz viszonyítva globális mérőszámokkal nézve meglehetősen alacsony, a Western Cape tartományban azonban a legmagasabb. Ez a felsőoktatási kínálat a tudományterületek teljes spektrumát lefedi, benne az állami és magán szereplők kettősségével, a beiskolázási bázis a tartomány határain messze túlról, Afrika egészére és némely diszciplína esetén a tengerentúlra is kiterjed. Az egyetemi tudásbázishoz szorosan kötődve egészségügyi intézmények, ipari-technológiai, pénzügyi és innovációs centrumok, társadalomtudományi kutatóközpontok, laboratóriumok működnek, hozzájárulva ahhoz, hogy Fokváros a tudástermelés és -megosztás központjává válhatott elsődlegesen Dél-Afrika és a kontinens számára. Az innovációs képességet mérő mutatószámok között is impresszív adatokra bukkanunk: afrikai viszonylatban a legtöbb benyújtott szabadalom Fokvárosban jut 1000 lakosra, mintegy kilencszer több mint az ország legjelentősebb városában Johannesburgban. Ez az innovációs képesség gyökereiben az apartheid rendszerre nyúlik vissza, amikor a nemzetközi közösség egyre szigorodó embargóval sújtotta az országot. A bőséges és értékes erőforrásainak bevételre alapozott intenzív külkereskedelem hanyatlásnak indult, a kieső importot saját termékek és technológiák fejlesztésével igyekezett a rendszer pótolni, elképesztő léptékű erőforrásokat rendelkezésre bocsátva.

Gazdaság

Fokváros a gazdaság méretét tekintve közepes méretű város, így a legtöbb nemzetközi mutatóban a középmezőnyben helyezkedik el, azt pedig, hogy a johannesburgi régió (Gauteng tartomány) jelentősége nagyobb, kevesen vitatják (Trujillo, Parilla 2016). Az azonban mindenképpen említésre méltó, hogy a lényegesen népesebb Johannesburgban előállított GDP mintegy kétharmadát előállítják Fokvárosban is, így ez

utóbbi várostérség kalkulált GDP-je (PPP) nagyjából 70 Mrd USD volt 2020-ban. A foglalkoztatási és a gazdaságszerkezet magasabb (szervezettségi) szintjét mutatja, hogy egy alkalmazottra vetítve az érték a johannesburgi mutató 95%-a. A város gazdasági növekedése az elmúlt években mindvégig meghaladta az ország egészét és a belföldi versenytárs régiókat (Johannesburg, Ethekwini /Durban/, Nelson Mandela Bay /Port Elisabeth/) is. Fokváros mintegy 10%-kal járul hozzá a dél-afrikai gazdasághoz és mintegy 71%-ot képviselt régiójában az elmúlt években (Western Cape) (City of Cape Town 2020).

Látható, hogy a város gazdasági profilja nem teljes mértékben illeszkedik a kontinensen, illetve az országban jellemzőkhöz. Dél-Afrikában és a tágabb térségben a bányászat és a kitermelőipar dominál, Fokvárosban a szolgáltatásokra és tudásgazdaságra épülő struktúra jellemző. A pénzügyi, biztosítási, ingatlan- és üzleti szolgáltatások ma már a város gazdasági tevékenységének 37%-át teszik ki, amely a tartományban is csak 31%, míg országosan alig 20% körül alakul. Fokváros a K+F területén is különösen erős, amelyhez jelentős kreatív iparágak kapcsolódnak. A pénzügyi és üzleti szolgáltatások mellett a következő négy évben a városban és a tartományban a közlekedés, raktározás és kommunikáció, kiskereskedelem, nagykereskedelem, vendéglátás és szálláshely-szolgáltatás, valamint ehhez is kapcsolódóan az építőipar növekedése prognosztizálható. Ennek háttérül a differenciált, illetve magasan képzett munkaerő- és a jelentős felvevőpiac mellett az országos mutatókat (amelyek afrikai kontextusban kiemelkedőek) műszaki, pénzügyi-gazdasági, illetve humán infrastruktúra támogatja, amely más városokhoz képest általában átlagon felüli.

16–17. kép A központi üzleti negyed a kikötővel és a turisták által is egyre jobban ismert Bo Kaap (maláj) negyed



A globális városokhoz hasonlóan itt is megjelentek a legnagyobb világcégek, amelyek a termelésen túl a pénzügyi szolgáltatásokban, a tanácsadásban és a kutatás-fejlesztésben érdekelték. Az Amazon ügyfélközpontot, a Johnson & Johnson, valamint a GlaxoSmithKline gyógyszer-, a Kimberly-Clark papírgyárakat, a Thomson Reuters

adat- és információelemző laboratóriumot, az Oracle szoftver és IT design és fejlesztő- és tesztelőközpontot, Microsoft adatközpontot, az IBM, DHL és a Wind Prospect regionális központot, a KPMG, a juwi és a Hisense szolgáltatási központot, a Panasonic az országos központi irodáját, az Airbus karbantartási és logisztikai centrumot működtet Fokvárosban. E cégek alaptevékenységeiken túl a vállalati kultúrájukon keresztül is bekapcsolják Fokvárost a nemzetközi hálózatokba.

Hasonlóan intenzíven fejlődik helyben a modern nagyvárosok új jellemzője, a kreatív gazdaság: Fokváros 2017-től tagja az UNESCO Kreatív Városok Hálózatának, egyetlenként az afrikai kontinensről. A multikulturális hagyományok, a képzőhelyek színes választéka, a hagyományosan erős filmipar, az élénk turizmus támogatta jelentős piac és a demokratizálódási folyamat eredményeképpen településvezetés a kreativitást és a designt eszközként használja a város újjáépítésének, újra pozicionálásának folyamatában. Becslések szerint a kreatív iparágak 1 milliárd USD bruttó hozzáadott értéket teremtettek és mintegy 27 760 munkahelyet biztosítottak Fokvárosban, ami a város teljes hivatalos foglalkoztatásának 2,2%-át tette ki 2014-ben (www.en.unesco.org). A város növekvő hírnevét a kulturális és kreatív klaszterbe tömörülő 349 cég, valamint a design területén kilenc nagy, évente megrendezésre kerülő, a tevékenységhez kapcsolódó esemény és számos az év során tartott kisebb, a kreativitásra összpontosító rendezvény támasztja alá.

A település és térsége gazdaságban egy igen meghatározó szelet az idegenforgalom, amely változatos adottságokra, a háttérterületek differenciált kínálatára, Fokváros és a Tábla-hegy ikonikus adottságaira és nem utolsó sorban (relatív) biztonságára alapozhat. A vendégek java része az Egyesült Királyságból, Németországból, USA-ból, Hollandiából, Franciaországból és Belgiumból érkezik, de egyre jelentősebb a regionális (Zimbabwe, Angola, Namíbia) és a belföldi turizmus is (wesgro.co.za). Fokvárosban sok egyéb mellett a holland (Castle of Good Hope) és az angol gyarmati örökség (Parlament), az apartheid időszak (Robben Island, District Six) emlékein túl sajátos geológiai és növényvilági formációkat (Table Mountain National Park), vásárlási és szórakozási lehetőségeket (Victoria & Albert Waterfont), és változatos sportturisztikai (golfpályák, vízisportok, Cape Town Stadium) adottságokat talál a turista. A város tágabb térségéhez kapcsolódó borvidék (Stellenbosch) telepésvárosai, a tengerpart változatos kínálata (horgászat, pingvinek, fókák, illetve a bálnalestől az aktív sportokig, Cape Point, Cape of Good Hope) csoportosan vagy egyénileg, a kerékpártól a helikopterig sokféle módon bejárhatók. A főbb utak mentén egyre több helyen található kifejezetten a kerékpárosoknak kialakított sáv, amelyet előszeretettel használnak a futók is. A város fejlesztési stratégiájában (City of Cape Town 2013) kifejezetten globális szemléletű,

alapelve szerint nem a hazai, hanem a globális versenytársakkal (leginkább Latin Amerika, Afrika, Ázsia) és színpadon kell megmértenie magát, ott, ahol a tőke és a képzett munkaerő egyre szabadabban mozog. A megőrzendő és felépítendő versenyelőnyök közül a dokumentum a stratégiai infrastruktúrába (megfelelő villamosenergia-, víz- és csatornaszolgáltatások biztosítása, a tömegközlekedés kiépítése)⁷ történő befektetést, illetve az átlátható szabályozási folyamatok biztosítását látja legnagyobb kihívásnak. Az ágazati gazdaságfejlesztés a meglévő iparágak intenzívebb hasznosítására, ezen túl a niche szektorokra, valamint a kreatív és tudásalapú ágazatokra épít, ahol a város feladata megteremteni és elősegíteni a modern szabályozási és intézményi környezetet.

Infrastruktúra

Fokváros infrastrukturális környezetét és adottságait afrikai dimenzióba helyezve pozitív meglepetések érnek. Az ország magasan fejlett makroinfrastruktúrával, így autópálya- és gyorsforgalmi úthálózat-rendszerrel jellemezhető, amelynek fő bázisa az apartheid rendszerben kiépült. Ennek oka a területileg széttagolt⁸ gazdasági és népességi súlypontok összekapcsolásának történelmi igénye (amelyről már a gyarmati történeti kontextus felvázolásakor tettünk említést), ez a törekvés az 1990-es évek derekától az Afrika belseje felé futó tengelyek megerősítésével egészült ki. A közlekedési hálózatok a két jelentős csomópont között és nagy tengely mentén futnak, mindkettő a Johannesburg – Fokváros párost köti össze, az egyik a szárazföld belsejében (Bloemfontein érintve), a másik zömmel a partvidéken (Port Elizabet-et és Durban is bekapcsolva) haladva. Az ország burkolt úthálózatának hosszát tekintve a nemzetközi listák 10. helyét szerzi meg a kifejezetten nagy és/vagy fejlett államok között. „Az ország főúthálózatának túlnyomó része legyező szerkezetű: a gazdasági élet meghatározó központjából, Johannesburgból délies irányban sugarasan ágaznak ki a nagy kikötővárosok [így például Fokváros] felé.” (Erdősi 2011: 620). A vasút elsősorban áruszállítást végez, a hálózat hossza alig 3%-a a közutakénak. A belföldi légitforgalmat 130 kisebb és 22 nagy

⁷ A 2015–17. egymást követő három évben komoly szárazságok pusztítottak a tartományban, amelyek ráirányították a figyelmet a pazarló és véges vízgazdálkodási gyakorlatra. Az erőforrásokban bővelkedő Dél-Afrika az elmúlt években energiaválságban él, amelyet a villamosenergia-ellátás széles körű országos áramkimaradásai jeleznek. Ez a termelési és elosztási folyamatok strukturális problémájából ered, 2007-óta egyre súlyosabb teher és elsősorban a nagyvárosi régiókat érinti. A kormányzat ütemezett áramszünetekkel próbál védekezni, a folyamatos áramellátás szüneteltetése 2022-ben már 205 napra rúgott.

⁸ Bár a Dél-afrikai Köztársaság afrikai viszonylatban nem nagy (9.) területű ország, két nagy gazdasági erőközpontjának, igazgatási székhelyének, népességkoncentrációjának (Johannesburg – Fokváros) egymástól mért távolsága meghaladja az 1400 km-t, ami nagyjából a Budapest – London viszonylatnak feleltethető meg.

repülőtér kezeli, legfőbb csomópontja Johannesburg mellett Fokváros, ahova és ahonnan 19 légitársaság 23 desztinációval repül. Fokváros tehát ideális kapu- és csomóponti szerepben van, excentrikus pozíciójú központként négy irányban (nemzetközi, északi, keleti és északkeleti) szervezi a forgalmat, ennek minden előnyével és hátrányával együtt. Mindazonáltal ezek az adottságok messze kiemelik az afrikai nagyvárosok és általában a feltörekvő központok mezőnyéből.

18–19. kép Osztottpályás úttest kerékpársávvval az agglomeráció peremén, és tömegközlekedési sávval ellátott autópályaszakasz (N2)



A jövő feladatai között a növekedéssel, struktúraváltással és megváltozott igényekkel kapcsolatos fejlesztések nevezhetők meg. A lakáskérdés elsősorban az elővárosokban probléma, ahol az illegális építkezések szigorú kontrollja mellett, a lakóterület-fejlesztésre kijelölt területek alapvető infrastruktúrával történő ellátása tulajdonképpen megoldott. Ezekben a körzetekben a közlekedés elsősorban iránytaxikkal, gyalog, kismértékben tömegközlekedéssel vagy autóval történik, ennek kezelésére a kapacitások adottak. A belső területeken az afrikai mezőnyben idősnek tekinthető alapvető infrastruktúra sok helyen előregedett és korszerűsítésre szorul. A hatékonyság javítása és a jövőbeli igények kielégítése érdekében beruházásokra van szükség Fokváros csapadékvíz-hálózatában, vízellátó rendszereiben villamosenergia-elosztásában, hulladékgyűjtési kapacitásában. Fokváros és térségének úthálózata általában véve jól kiépített, karbantartott, nemzetközi összevetésben is megállja a helyét. A helyzetet tovább javítja tömegközlekedés fejlesztése, amely még csak a kezdeti lépéseknél tart. Szintén kihívás az elővárosi forgalmon túlmutató tömegközlekedés (gyorsjáratú busz- és vasútközlekedés) fejlesztése. A komoly nemzetközi forgalmat kezelő kikötő és reptér a város és háttérterületeinek kapcsolatrendszerébe jól integrált, kapacitásai a további növekedés kezelésére alkalmasak. Fokváros infokommunikációs hálózata (lefedettség és sebesség) a település méretéhez képest is jónak mondható, bár ebben a tekintetben némileg elmarad

Johannesburgtól. A város kiemelet figyelmet fordít arra, hogy a magasszintű szolgáltatásokat a várostérség mind nagyobb területeire terjessze ki, amely szolgáltatási és az életminőség javításán túl hozzájárulhat a versenyképesség fokozásához, a termelékenységhöz, valamint a munkahelyteremtés ösztönzéséhez az új és feltörekvő iparágakban (City of Cape Town 2013).

A modern globális városokkal szemben támasztott követelmény az élıhetőség és a biztonság. Ez utóbbi tekintetében még mindig komoly problémák vannak, bár a helyzet országos összevetésben kedvező és lassan javuló tendenciát mutat. Az átlagos biztonsági index (26,45 a 100-as skálán) még mindig közel tíz pontos előnyt mutat Johannesburggal összevetésben, de csaknem 40 ponttal marad el Budapest vonatkozó értékétől. Mindezekkel együtt egy komplex mutató⁹ mentén Fokváros Afrika legélıhetőbb városának számít, maga mögé utasítva Durbant, Pretoriát és Johannesburgot, amelytől jócskán lemaradva következik a top ötbe még bekerülő Nairobi (www.numbeo.com). A város közterei, parkjai jól gondozottak, karbantartottak, világvárosi szintűek, és a fentiek ellenére is biztonságosnak mondhatók.

Rendezvények

A mai világgazdaságban jelentős szerepet játszó települések a globális mentális térképekre nemegyszer nagyrendezvényekkel igyekeznek felkerülni, így a Föld minden szegletében láthatóvá válni. Az apartheid öröksége és a korábban többször említett közbiztonság nem segíti e helyi folyamatokat és törekvéseket, ugyanakkor mégis áttörés látszik e tekintetben is. A 2010. évi labdarúgó-világbajnokság helyszínének elnyeréséért a korábbi kudarcos pályázatok után komoly küzdelmet folytatott Dél-Afrika, amely végül kilenc helyszínen került nagy sikerrel megrendezésre. Fokvárosban egy teljesen új stadion épült – kínai szerepvállalással –, amely 64 100 fős kapacitásával a második legnagyobb az országban és azóta is látványos, emblemikus színpoltja a régiónak. A nemzetközi sportesemények közül leginkább az angolszász világban jellemző sportok (krikett, golf, netball) világrendezvényeiben jeleskedik a város, ezekből minden évben találunk a rendezvénynaplóban (www.capetownetc.com), de olyan érdekes elemek is feltűnnek, mint a női jégkorong vagy az ABB FIA Formula E világfutam. A sportesemények között jelentősek a tömegsport megmozdulások, közülük a hagyományos, több

⁹ A komplex életminőségi indexben szerepel a vásárlóerő, a közbiztonság, az egészségügyi ellátórendszer, a megélhetés költsége, az ingatlanárak mértéke a jövedelmekhez viszonyítva, az átlagos közlekedési/ingázási idő, a szennyezettség és a klímára vonatkozó mutató.

mint fél évszázados múltra büszke Two Oceans¹⁰ Marathon, amely látványos helyszíneken több kategóriában mozgatja meg a sportszerető közönséget.

20–21. kép Golfpálya és nyaralóházak, valamint a Cape Town Stadium Fokvárosban



A sporteseményeken túl a nemzetközi szakmai és tudományos konferenciák is igen népszerűek, ehhez a város remek lokációt és nagy kapacitású, biztonságos, korszerű és differenciált helyszíneket biztosít (pl. Cape Town International Convention Centre, Century City Conference Centre, University of Cape Town). A szakmai találkozók, vásárok, kiállítások az év egészében százezreket vonzanak Fokvárosba, de jelentősek a kulturális események, fesztiválok is. Az éves eseménynaptár mintegy 200 nagyrendezvényt jegyez, amely érték közel 20%-kal haladja meg a johannesburgi mutatókat (www.10times.com/capetown-za). A városba érkező külföldiek gyakran elszigetelt komplexumokban vesznek részt a találkozókön, de figyelmesen szemlélve onnan is jól látszik Fokváros egyre jobban épülő globális jellege.

¹⁰ A remek márkanév ellenére az árnyaltabb földrajzi ismeretekkel rendelkezők jól tudják, hogy a Fok-félszigeten körbefutva sem látható két óceán, „mindössze” az Atlanti-, annak viszont egy gyönyörű partszakasza. Aki a két óceán találkozását szeretné megnézni, annak innen keletre, mintegy 245 km-t kell utaznia (vagy futnia) az Agulhas-fokig, hogy a kontinens legdélebbi pontját, az Indiai- és az Atlanti-óceán találkozási pontját elérje.

22. kép *Out of Africa*



Konklúzió

Fokváros a vonatkozó ágazati, statisztikai elemzések, a többkomponensű rankingek (EIU Hotspots 2012) szerint sem globális város. Némely szerző (Trujillo, Parilla 2016) a felemelkedő központok közé teszi, amely alapján saját, empirikus tapasztalatainkon alapuló elemzésünket készítettük. A fentiekben azt próbáltuk igazolni, hogy gazdasági, társadalmi és kulturális (rendezvények, világesemények, kreatív gazdaság) értelemben valóban nem teljes értékű globális város – bár nem áll tőle távol –, de abban az értelemben mégis globális város, hogy magán hordozza az urbanizáció számos globális jegyét. Ezek a folyamatok az európai vezető hatalmagnál tapasztalható tendenciák helyi keretek közé illesztett megvalósulásai voltak. A történelem viharai (gyarmati időszak, függetlenedés, apartheid, rendszerváltás, globalizáció) a korai urbanizációt mindig más és más pályára terelték, így kialakítva a dél-afrikai, benne a fokvárosi modellt. Fokváros ma már várostérségként értelmezendő, mint a legfejlettebb világ városai, szoros infrastrukturális, munkamegosztási, specializációs kapcsolatokkal. Ilyen tekintetben a városból történő népességi kiáramlás jellemzi, a fejlett világ folyamatai mutathatók ki. Elővárosai specializálódtak, jónéhány igen magas presztízsű lakóhelyként és némelyikük komoly hozzáadottértékű tevékenység részére telephelyként vált vonzóvá a közelmúltban. A városközpontban és térségében olyan funkciók és lenyomatok is megjelennek (tudásközpontok, nagyrendezvények, technopoliszok, kreatív gazdaság, posztmodern városrehabilitáció és annak építészeti megoldásai, turizmus stb.), ami a fejlett világ nagyvárosaihoz teszi hasonlatossá. Erős imázsa, márkaneve van a világban, határozottabb, mint sok

más hasonló méretű városnak, várostérségnek. Ez a vonzerő egyértelműen érezhető az országban, Afrikában, de a tengerentúlon is.

Sok szempontból viszont a fejlődő világ urbanizációja a jellemző (erős beáramlás a városi térség központjainak irányába, nyomornegyedek, szükségmegoldások, fiatalodó népesség, képzetlenebb lakosság, tömeges lakásépítések, biztonság és általában lemaradó tervezési gyakorlati a gyorsan változó igényekhez képest. Ennek ellenére Fokváros semmiképpen sem tekinthető átlagos afrikai metropolisznak, számos mutató kapcsán jeleztük, hogy „kilóg a sorból”. Posztszocialista kontextusból nézve felmerülhet, hogy hordoz-e rokon vonásokat az itteni urbanizáció a Kelet-Európában történetekkel. Az apartheid tervezési gyakorlata némileg rokonítható az államszocialista berendezkedéssel, ahol egy ideológia mentén és következtében a világ urbanizációs hatásairól időszakosan leszakadva sajátos urbanizációk alakultak ki. Bár hasonló vonások tetten érhetők, Fokváros és térsége nem írható le a posztszocialista térség urbanizációs jellemvonásait sem, mert a tőkés, piaci viszonyoknak, a szabályozott, de nem túlszabályozott tervezésnek itt történelme van, nincs robbanásszerű átalakulás, a poszt-apartheid viszonyok nem hoznak drasztikus átalakulást a települések életében – szemben például a posztszocialista, vagy éppen az ázsiai – Vietnam, Kína stb. nagyvárosokkal. A változás tempója (városnövekedés) a szubszaharai nagyvárosok átalakulásához képest visszafogottabb, mert lényegesen magasabb bázisról indul. Amit most tapasztalunk, az egy lassú és számtalan hatással terhelt evolúció, a kontinens és világ számos pontján megtapasztalható forradalmi átalakulás helyett. Mégsem fejlődő és mégsem afrikai abban a tekintetben, hogy egy fejlett világbeli urbanizáció tözsomszédságában (földrajzi közelségében) alakul, részben ez az abszolút fejlettség mozgatórugója (gazdaságszerkezet, életminőség, jövedelmi különbségek, munkalehetőségek) is. Az abszolút és relatív fejlettség számos módon árnyalja a meglévő hátrányokat, ezzel sajátosan dél-afrikaivá és nem afrikaivá teszi a várostérség viszonyait. A területi tervezés-szabályozás évszázados gyakorlata (benne az apartheiddel) olyan pozitív (és negatív) adalékokat ad az afrikai urbanizációs viszonyokhoz, ami egyedivé teszi az itteni viszonyokat. Ez olyan sajátos globális keverékként értelmezhető, ami kevés helyen fordul elő ennyire intenzíven, ennyire koncentráltan. Még Dél-Afrikában sem, mert Fokváros és a Western Cape legeurópaibb, a legglobálisabb (klimatikusan, tercier és kvaterner alapú fejlettségével, biztonságával, sokszínűségével, befogadásával, kreativitásával stb.). Tapasztalataink szerint Fokváros nem versenytársa, hanem kiegészítője, alternatívája a globális városként már jegyzett Johannesburgnak – sokak szemében vonzóbb, így a fejletlenebb térségekből és szomszédos országokból történő beköltözés mellett Gauteng tartományból is sokan költöznek át Fokvárosba.

Mindezek mellett Fokváros igazi világváros, annak is egy élhető, szerethető, különleges verziója. Páratlan természeti környezetébe markáns európai jellemvonások települtek, azon belül is megkülönböztethetően holland és angol, de francia és portugál is, mindezen túl amerikai, illetve ausztrál hatások (pl. nagyobb rendelkezésre álló tér, „zöldmezős” urbanizáció stb.) is nyomozhatók. Mindez Afrikában – ugyan annak déli peremén), ahol ezen a vidéken az európaihoz hasonló klimatikus és természeti adottságok vannak, vagy azokat a bőséges erőforrásokra és nemzetközi tapasztalatokra alapozva megteremtették a különböző korok. A gyarmati rendszer ebbe a képbe még ázsiai vonásokat is hozott, ez Durban (indiai) mellett Fokvárosban (indiai és maláj) érvényesül a legjobban, az ország politikai helykeresése (BRICS), illetve a közelmúlt kínai expanziója tovább színesítette a képet. A helyiek (Capetonians – fokvárosiak) ezt a saját identitásuk részének, értéknek tekintik. Tapasztalataink szerint mindezek mentén tekinthető globálisnak Fokváros, etimológiai értelemben mindenképpen, de talán még azt meghaladóan is. A mai gyorsan változó világban ennek a térségnek számos olyan egyedi adottsága és tapasztalata van, amelyet egy globális rendszerben kiválóan lehet hasznosítani.

Irodalom

- Bayly, C.A. (2004): *The Birth of the Modern World 1870–1914. Global Connections and Comparisons*. Malden, MA – Oxford: Blackwell Publishing.
- Búr G. (2010): *Az apartheid születése. A gyarmati önkormányzat visszaállítása Dél-Afrikában, 1906–1907*. Budapest: L’Harmattan
- Castells, M. (ed.) (2004): *The Network Society. A cross-cultural perspective*. Cheltenham – Northampton, MA: Edward Elgar.
- Castells, M. (2010): *The Rise of the Network Society*. 2nd ed. Chichester: Wiley-Blackwell.
- Csap, L., Csapó, E., Kardos, B., K. Fényes, I., Piller, G. (2000): *A világ magyarsága. Magyarok Világszövetsége Nyugati Régiója*, Budapest, 168.
- Enyedi Gy. (2012): *Városi világ*. Akadémia Kiadó, Budapest, 192.
- Economic Growth Strategy City of Cape Town 2013*. City of Cape Town, 51.
- Erdősi F. (2011): *Afrika közlekedése*. Publikon Kiadó, Pécs, 763.
- Florida R. (2004): *The Rise of the Creative Class and How It’s Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. New York: Basic Books
- Florida R. (2009): *Who’s Your City?* New York: Basic Books
- Florida R. (2017): *The New Urban Crisis*. New York: Basic Books.
- Florida R. (2019): *The Rise of the Creative Class–Revisited: Revised and Expanded*. New York: Basic Books
- Fouché, L. (1937): *Mapungubwe: Ancient Bantu Civilisation on the Limpopo*. Cambridge University Press, 183.
- Gibb, M. (2007): *Cape Town, a Secondary Global City in a Developing Country*. *Environment and Planning C: Politics and Space*, Volume 25/4.
- Hopkins, A. G., ed. (2003): *Globalization in World History*. NY: W. W. Norton & Company, New York.

- EIU Hotspots (2012): Benchmarking Global City Competitiveness, 26.
- Erna Oliver; Willem H. Oliver (2017) The Colonisation of South Africa: A unique case. HTS Teologiese Studies / Theological Studies, Vol 73, No 3.
- Keserű D. (2010): Fenntartható állapotok? Az urbanizáció Afrikában. In: Tarrósy I. (szerk.) Fenntartható Afrika. Publikon Kiadó, Pécs, 55–74.
- Myers, G. (2013): Afrikai városok. Új megközelítések a városkutatás elméletéhez és gyakorlatához. Pécs: Publikon Kiadó, Pécs
- Parnell, S., Walawege, R. (2014): Sub-Saharan African urbanisation and global environmental change. In: Parnell, S., Pieterse, E. (eds.) Africa's Urban Revolution. London – New York: Zed Books. 35–59.
- Sassen, S. (1991): The Global City: New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press. 410.
- State of Cape Town Report 2020. City of Cape Town, Policy and Strategy Department, 57.
- Statistics South Africa – www.statssa.gov.za
- Liverpool: Port, Docks, and the city. Illustrated London News, 15 May 1886., 505.
- Jesus Leal Trujillo – Joseph Parilla 2016: Redefining Global Cities.
<https://www.brookings.edu/research/redefining-global-cities/>
- Tarrósy, I. (2012): Urbanizáció és fenntartható fejlődés Dar es Salaamban. Afrika Tanulmányok / Hungarian Journal of African Studies, 6(2), 4–22.
- Tarrósy I. (2013): Szerkesztői előszó. In: Myers, G. (2013) Afrikai városok. Új megközelítések a városkutatás elméletéhez és gyakorlatához. Pécs, Publikon Kiadó. 9–11.
- Taylor, P. J. (2004): World City Network: A Global Urban Analysis. Routledge, London
- Worden, N. (1994): The Making of Modern South Africa: Conquest, Segregation and Apartheid. Oxford – Cambridge, MA: Blackwell.

Internetes források

- <https://10times.com/capetown-za>
- www.timeshighereducation.com
- <https://en.unesco.org/creative-cities/cape-town>
- www.timeshighereducation.com
- Western-Cape-Tourism-Performance (2022):
https://www.wesgro.co.za/uploads/files/Research/Wesgro-IQ_Western-Cape-Tourism-Performance_July-2022.pdf

Forman, B. (2022): Tokió – halászfaluból főváros majd világváros. CITY.HU Várostudományi Szemle. 2(4), 135–151.

VÁROSOK

Tokió – halászfaluból főváros majd világváros

Forman Balázs¹

Absztrakt

A japán urbanizáció számos sajátossággal rendelkezik. A gyors urbanizáció már a 19. század végén megindult. A városokba való népesség áramlás iránya 100 éven keresztül megoszlott Tokió, Osaka, Nagoya és a többi nagyvárosi agglomeráció között. A japán urbanizációnak ez a szakasza is tipikusan ázsiai volt. A városok fejlesztése, tervezése, építése nem tudott lépést tartani a gyors népesség növekedéssel. 1980-ban a Tokiót a világ vezető pénzügyi központjává fejleszteni kívánó terv azonban látványosan összeomlott. A városokba vándorlás iránya kizárólagosan Tokió lett. A város fejlődésében egy hatalmas ingatlan buborék gazdaság alakult ki. Ennek összeomlásakor 2 évnyi japán GDP értéke tűnt el. Az adósságok rendezése 10 évet vett igénybe. De Tokió, részben a nyelvi korlátok miatt nem lett az a világ vezető pénzügyi központja, aminek tervezték.

Kulcsszavak: Japán, Tokió, japán urbanizáció, ázsiai urbanizáció, buborék gazdaság, globális pénzügyi központ

Abstract

Urbanization in Japan has many characteristics. Rapid urbanization started already at the end of the 19th century. For 100 years, the direction of the population flow to the cities was divided between Tokyo, Osaka, Nagoya and other metropolitan agglomerations. This phase of Japanese urbanization was also typically Asian. The development, planning, and construction of cities could not keep up with the rapid population growth. In 1980, however, the plan to develop Tokyo into the world's leading financial center collapsed spectacularly. The direction of migration to the cities became exclusively Tokyo. In the development of the city, a huge real estate bubble economy emerged.

¹ Forman Balázs egyetemi docens Neumann János Egyetem Gazdaságföldrajzi és Településmarketing Központ, forman.balazs@uni-neumann.hu

When it collapsed, 2 years worth of Japan's GDP disappeared. It took 10 years to settle the debts. But Tokyo, partly because of language barriers, did not become the world's leading financial center it was designed to be.

Keywords: Japan, Tokyo, Japanese urbanization, Asian urbanization, bubble economy, global financial center

Tokió általános bevezető

Tokió fejlődésének megértéséhez néhány nagyon fontos elméleti és háttér információ felvázolására van szükség. Tokió egyszerre japán, ázsiai és globális város. Mérete alapján a világ legnépesebb városa. Gazdasági jelentősége alapján is egyértelműen globális városnak tekinthetjük. A fejlődésének jellemzői alapján mondhatjuk tipikusan ázsiai metropolisznak is. A fejlettsége és a fejlődése által felvetett problémákra adott válaszokat tekintve és nem utolsósorban kultúrája, közigazgatási rangja miatt tipikus japán város.

Tokió egy japán város. Nagyon japán város. Sokszor talán a nyelvébe bezárva, de mégis a globalizált világ karakterisztikájával.

Az eredetileg Edo nevű halászfalu 1603-ban lett a Tokugawa sógunátus székhelye és az ország egyik legfontosabb politikai központja. A 18. század közepén Edo lakossága már elérte az egymillió főt. A sógunátus 1868-as végét követően a fővárosi funkciók átkerültek Kiotóból Edóba. Edót ekkor nevezték át Tokyo-nak, a keleti fővárosnak.

Az 1868 és 1904 közötti időszak Japánban a gyors modernizáció és a katonai erő fejlesztésének az időszaka volt. Bevezették a polgári közigazgatást, a tankötelezettséget, a fővárost Kiotóból Edo-ba, a mai Tokyo-ba helyezték át. 1889-ben fogadták el az ország első alkotmányát, ami felállította a parlamentet és korlátozta a császár hatalmát. Az ország legfontosabb ipari központja Oszaka lett.

Tokió az északi szélesség 35° helyezkedik el. Ez az USA-ban Albuquerque (Új Mexikó), Memphis (Tennessee) és Charlotte (Észak Karolina) szélességi köre. A Földközi-tenger medencéjében Melilla (Spanyolország), Kréta (Görögország) és Ciprus vonalának felel meg. A keleti hosszúság 139° -án még az ausztrália Adelaide helyezkedik el. Japán Honshu szigetén, a Kanto medencében helyezkedik el.

A fővárosi régiót 23 kerületre, 26 városra, 1 kerület és 4 alprefektúrára osztották. A 42 képviselőből álló Tokyo Metropolitan Government Board élén a kormányzóval irányítja a fővárost. Tokyo területe $2\,194,07\text{ km}^2$ ($847,14$ négyzetmérföld). Területe kétszerese Los Angelesnek és háromszorosa New Yorknak. Jelképei a Yoshino cseresznye virága, a Ginkgo fa és a Feketefejű sirály.

Magában Tokyoban a fővárosban 14 millió ember él. A Nagy Tokyonak nevezett régióban 37,5 millió ember lakott 2018-ban, ami a világon a legnépesebb agglomeráció. A főváros GDP-je kb. 1,0 billió USD, ami személyenként 70 000 USD volt 2018-ban.

Tokió az ország politikai és gazdasági központja. Itt található Japán császárnak, a nemzeti parlamentnek és a kormánynak a székhelye.

Tokió városfejlesztése

Tokió helyzetét alapvetően meghatározza Japán lakott településeinek és a megművelt mezőgazdasági területeinek földrajzi elhelyezkedése, térbeli mintázata. Az ország leg-sűrűbben lakott területei és a legintenzívebben hasznosított mezőgazdasági területei az ország keleti partvidékén összpontosulnak. Japán mezőgazdasági területei némileg tá-gabb területen is megtalálhatók, de az ország parti síkságaira és elszigetelt belső meden-céire korlátozódik. A legfontosabb termények a rizs, a különböző gyümölcsök és zöldségek. Az állattartáshoz szükséges takarmányok termesztésére viszont már egyáltalán nem jut hely a magashegységek által erősen tagolt szigetországban. Ebből is következik, hogy Japán a világ egyik legnagyobb élelmiszer-importőre, amiben a legnagyobb téte-leket a marhahús, a gabona teszik ki. Ezeken kívül Japán, minden mezőgazdasági ter-mékből, ásványi nyersanyagból és energiahordozóból importra szorul. Ezt pedig azt is eredményezi, hogy az importra épülő alapanyagipar és a feldolgozó ipar is a tengerparti kikötővárosokban összpontosul. Ez tovább csökkenti a rendelkezésre álló megművel-hető területek nagyságát. A szokatlanul nagy függés a külföldi erőforrásoktól alapjaiban határozza meg az ország gazdaságának térszerkezetét.

A 3 legnagyobb nagyvárosi terület Tokió, Oszaka és Nagoya. Az országos népsűrű-ség 334 fő per km². A többnyire végletekig zsúfolt Tokió-Oszaka ipari tengely metro-poliszaiban a népsűrűség ennek 70–80-szorosa.

Ebből származik Japán város-vidék dilemmája. 1947-ben 6 millió mezőgazdasági termelő kapott termőföldet. A kisbirtokaik átlagos mérete viszont alig haladta meg az 1 hektárt. Ez magában hordozta azt, hogy ezek a gazdálkodók, nem hogy árutermelésre, de még esetleg a saját szükségletekre való termelésre is képtelenek lesznek. A nagyon kis területű birtokokon gazdálkodó földművesek még a piaci ár 87%-át is elérő állami támogatás mellett képtelenek bizonyultak a gazdaságaik modernizálására. Az ered-mény pedig az lett, hogy közel 5 millió család hagyott fel az 1950-es, 1960-as években a mezőgazdasági termeléssel. Városba költözésük pedig az ott már meglévő helyhiányt növelte. Az elköltözők által eladott mezőgazdasági területekért óriási harc indult meg a többi mezőgazdasági termelő és a városi élettereket kibővíteni szándékozó ipari és in-gatlanpiaci befektetők között. A várostervezésben először a legjobb európai és amerikai

városi példákat követni kívánó városi tervezők azonban nem rendelkeztek elegendő eszközzel ahhoz, hogy a korlátozott életteret a városi területeken szabályozott, rendezett körülmények között kibővítsék. A második világháború utáni japán urbanizációs folyamatokat ez határozta meg. Közben a mezőgazdaságban egy negatív struktúra váltás megy végbe. A csökkenő nagyságú szántóföldek miatt a rizs önellátásának nemzeti jelentősége felértékelődött.

Az 1945–1952 közötti amerikai megszállás számos változást hozott Japán életében. Amerikai irányítással megkezdődött a gazdasági élet átalakítása. A legnagyobb hatásúnak tűnő intézkedések egyike a korábbi területi alapokon szerveződött klánok, sogúnok helyébe lépett ipari-gazdasági konglomerátumok, a zaibatsuk felszámolása volt. A félfudális viszonyokat megtestesítő zaibatsuk helyébe az egymással versenyző piaci vállalatok, munkavállalók és fogyasztók monetizált kapcsolata lépett. A cél egy versenyző piac létrehozása volt. Ez az átalakítás magával hozta a munkaügyi jogszabályok, a polgári törvénykönyv, sőt az alkotmány újra fogalmazását is.

A negyvenes évek második felének jogszabályi átalakításai megváltoztatták a japán gazdaság és társadalom működését. Az 1950-es években kezdődött a japán „gazdasági csoda”. Ennek első szakaszában az olcsó munkaerőre alapozott iparágak – a textil, a ruházat és a játék ipar – voltak az export húzó területei. Az olcsó munkaerőre alapozott gazdasági fejlődés a munkavállalók számára lehetetlenné tette a magas ingatlanárak megfizetését. A második világháborús pusztítások utáni készült városrendezési és fejlesztési tervek legfeljebb csak a városok kis részén valósultak meg. A városok külső kerületeiben az ingatlanbefektetők méregrágra fejlesztései, a kispénzű vagy épp nincstelenné vált beköltözők tömegei, a helyhiány és a gyenge városi kormányzatok gyakran változó pillanatnyi erőviszonyai határozták meg a japán városok képét.

Tokiót a Meiji korszakban európai és amerikai mintára kezdték világvárossá építeni. Az 1923-as nagy kanti földrengés teljesen lerombolta a hagyományos belvárost. A város újjáépítésére nagyszabású tervek és a modern városépítészeti felhasználásával került sor. A második világháború idején ismét szövetséges bombatámadások pusztították. Több, mint 100 km² terület pusztult el. Az 1946-ban megfogalmazott újjáépítési terv 200 km² városi terület újjáépítésével számolt. Széles sugárutakat, parkokat, jelentős földalatti metróhálózatot terveztek és maximum 7 vagy 10 emeletes épületekkel számoltak. A terv megvalósítása Japán újjáépítési kiadásainak legalább 40%-át igényelte volna. Erre nem volt esély a megfelelő kormányzati bevételek hiányában. A háború utáni újjáépítés során szembe kellett nézni azzal, hogy a politikai prioritás az ipar fejlesztése volt. Az 1946-os mesterterv néhány részlete és váza megvalósult ugyan, de az 1945 és 1970 közötti időszak Tokyó életében a kontrollálatlan városfejlődés periódusa.

Az 1950-es évektől kezdődően az ország gyors gazdasági növekedése és iparosodása magával hozta a város lakosságának rohamos növekedését valamint számos ipari üzem létesítését. A helyhiány nagyon éles versenyt eredményezett a még szabad vagy beépítetlen városi területek megszerzéséért az infrastruktúra fejlesztők, az ipari vállalkozók és a lakóhelyet keresők és építők között. A gyors növekedés egy végletekig zsúfolt, anarchikus fejlődésű nagyvárost eredményezett.

Japán a nagyon változatos és tagolt tájkép jellemzi. Magas a hegyvidékek aránya és nagyon alacsony a mezőgazdasági termelésre, az infrastruktúra fejlesztésére és a potenciálisan a nagyvárosok terjeszkedésére is alkalmas alföldi területek aránya. Ez nagy nyomást jelent a régió erőforrásaira. Zsúfolt földterületeken kell a népesség lakhatását, az alapvető élelmiszerekből az önellátást biztosítani. Emiatt nagyon nagy a verseny a hasznosítható erőforrásokért, területekért.

1968-ban a város környezeti állapota, zsúfoltsága, levegő minősége, vízkészleteinek állapota elviselhetetlen lett. A japán városok fejlődését a városrendezési és építési szabályok szigorításával, a környezetvédelmi törvény elfogadásával terelték új pályára.

A japán gazdaság gyors növekedésének azonban komoly ára, negatív következményei is voltak. A feldolgozó ipar szinte minden munkát keresőnek tudott munkát adni. Ez pozitív hatás. Az ország nyugati és északi részén fekvő vidéki területek népesség vesztése a fiatalok nagyvárosokba történő elköltözése miatt az viszont már negatív hatás. A nagyvárosok túlzásfóltsága, az állandó csúcsforgalom, a zaj, a városok rendezetlen fejlődése viszont mind-mind negatív hatások. A városok népességének növekedésével nem tudott lépést tartani a lakásépítések száma, a lakások víz ellátása és szennyvízkezelése. A nagyvárosokban jelentkező lakáshiány további negatív externáliákat eredményezett. Act on Special Measures for Depopulated Areas rendelkezett a vidéki térségek fejlesztésének támogatásáról. Erre a célra 1970 és 1980 között kb. 22 milliárd USD-t fordítottak. 1980 és 1990 között már 88 milliárd USD-t. A városi lakások árainak gyors növekedése lakhatási szegénységet okozott a nagyvárosok belső területein. A lakhatási szegénységet a szegényebbek a külső területekre való költözéssel oldották meg. Ott a lakások minősége, az infrastrukturális ellátottság okozott gondot. Az ingázók növekvő száma közlekedési infrastruktúrában, a zsúfoltságban, a levegő növekvő szennyezettségében okozott egyre súlyosabb problémákat.

Tokió rendelkezik a világ legnagyobb földalatti árvízelveztető létesítményével, a MAOUDC-vel. A tokiói Ginza metróvonal Kelet-Ázsia legrégebbi, 1927-ben átadott metróvonala (1927). Ma Tokyo rendelkezik a világ leghosszabb metrohálózatával.

Tokió gazdasága és nagyvállalatai

Tokió a világ legnagyobb városi gazdasága a bruttó hazai termék alapján. A Globalizációs és Világvárosi Kutatási Hálózat alfa + városnak minősítette. Tokió a Yokohama, Kawasaki és Chiba városokat magában foglaló ipari régió része. Japán vezető üzleti és pénzügyi központja. 2020-ben a Fortune Global által rangsorolt 500 legnagyobb vállalatból 37-nak adott otthont. 2019-ben 36 vállalatnak volt itt a székhelye ebből a körből.

- Az autóiparban a Honda Motor, Mitsubishi, Subaru van itt.
- Az elektronikai iparban a Hitachi, Sony, Mitsubishi Electric, Toshiba, Canon, NEC, Fujitsu székhelyei és számos üzeme található itt-
- A nehéziparban a Nippon Steel Corporation, Sumitomo, Mitsubishi Heavy Industries, Mitsui kohászati üzemei vannak a régióban.
- A vegyipart a Mitsubishi Chemical Holdings, Bridgestone, Takeda Pharmaceutical, Medipal Holdings képviseli.

A távközlésben a két nemzeti óriásvállalat a Japan Post Holdings és NTT (Nippon Telegraph & Telephone) központi egységei vannak itt.

Az energiaiparban a Tokyo Electric Power, ami az egykori fukushimai erőművet üzemeltette.

A legnagyobb pénzintézetek közül SoftBank Group, Mitsubishi UFJ Financial Group, Dai-ichi Life Holdings, Sumitomo Mitsui Financial Group, MS&AD Insurance Group Holdings, Meiji Yasuda Life Insurance, Mizuho Financial Group székhelyei találhatóak a fővárosban. De a Fortune Global rangsorban.

A hetvenes években az amerikai dollár leértékelése, az olajárrobbanások Japánt is nehéz helyzetbe hozták, de az ország a valutájának felértékelődése mellett is jelentős exporttöbblettel rendelkezett. A nyolcvanas években a G7-k többi tagjával megkötött Plaza Accord egyezmény a japán yen további felértékelésével járt együtt. A japán vállalatok az új termelési kapacitásaik egy részét innenől kezdve már külföldön hozták létre. Ennek eredménye, hogy 2020-ban a japán autógyárak közül a Toyota a saját márkás autóinak 37-át gyártotta az anyaországban, a Suzuki 33%-át, a Honda alig 30%-át.

Tokió, mint globális pénzügyi központ

Ekkor, a nyolcvanas évek elején hirdették meg a Tokió Globális Pénzügyi Központ programot. Ha kizárólag a pénzügyi mutatókat nézzük, akkor projekt sikeres volt. Ma Tokió a GFC mutató alapján a 7., a tőzsde kapitalizációja révén a 3., a részvényforgalom nagysága alapján a 4. A Forbes TOP 500 -as vállalati rangsorában 2020-ban szereplő

cégek közül 37-nek Tokióban van a központja. De ha az eredményeket kicsit tágabb körben nézzük, akkor a projekt eredménye katasztrófális volt. A tőzsdén szereplő cégek, mind japán cégek. A külföldi cégek a kelet-ázsiai regionális központjaikat elsősorban Szingapúrba és ma már egyre kisebb mértékben Hong Kongba vitték. A japán nagyvállalatok kevés kivétellel a vállalati központjaikat és szolgáltató egységeiket Tokióba telepítették még Osakából és Kyotóból is.

2020-ban a negyedik helyen állt a globális pénzügyi központok (GFC) indexében New York City, London és Sanghaj mögött. Tokyo viszont a globális pénzügyi piacon elért előkelő helyezését kizárólag a japán vállalatok nagyságának és az ország jelentős külkereskedelmi mérlegtöbbletéből származó hitelezői pozíciójából származik. A külföldi vállalatok a kelet-ázsiai regionális irányítóközpontjaikat elsősorban Szingapúrba, korábban Hong Kongba is telepítették. De Tokiót a magas ingatlanárak, a nyelvi és szabályozási nehézségek miatt a multinacionális vállalatok központjai elkerülték.

A buborék gazdaság

Az 1980-as években a japán gazdaságot alapvetően rengette meg az ingatlan buborék, majd annak kipukkadása. A buborék gazdaság létrejöttében számos fontos tényező játszott szerepet.

- A japán gazdaság hatalmas külkereskedelmi mérleg többlete. Az USA-val és Nyugat-Európával szembeni kereskedelem a japán lakosság alacsony fogyasztásából és magas megtakarítási hajlandóságából származott.
- A Plaza Accord megállapodás, aminek keretében Japán vállalta a yen felértékelését és a külkereskedelmi többletének csökkentését.
- A hetvenes évek magas inflációja és alacsony gazdasági növekedési üteme szintén hozzájárult a buborék kialakulásához.

A buborék gazdaság idején a 6 legnagyobb japán városban (Tokió, Yokohama, Nagoya, Osaka, Kyoto, Kobe) a kereskedelmi célú ingatlanok ára az 1983-as kezdethez képest ötszörösére emelkedett 1991-re. Ugyanezekben a városokban a lakások árai is majdnem háromszorosára emelkedtek. A tokiói tőzsde indexe, a TOPIX 1982-höz képest hatszorosára emelkedett 1989-re. A földterületek és a kisebb városok ingatlanárai 1,6–1,7-szeresére nőttek. De különösen Tokió ingatlanberuházásai és a japán részvények árfolyam emelkedése fújták fel a buborékot.

Ennek oka volt, hogy meghírdették a Tokió, globális város programját. Tokiót, mint a japán gazdaság irányító központját globális pénzügyi központtá akarták tenni. A japán gazdaság sikeres tőkefelhalmozása a nyolcvanas évekre már jelentős hitelezővé tette az országot a nemzetközi pénzpiacokon. Tokió, mint pénzügyi központ London és New

York szintjére akart emelkedni. A feladat nem volt egyszerű. Az új pénzintézetek számára új irodaházak kellettek. Nagoyából és Oszakából is ide települtek a japán nagyvállalatok központjai. Az ide települő intézmények a már egyébként is zsúfolt japán főváros központjába települtek. A nyolcvanas évek meghatározó gazdaságpolitikai irányzata a reagenomics a pénzügyi innovációkat és pénzügyi szolgáltatásokat ösztönözte. A nemzetgazdaságon belül növekvő jelentőségű fejlett üzleti szolgáltatások és pénzügyi intézmények által alkalmazottak száma is egyre növekedett. Illetve érvényesült a Thünen-Alonso telephelyválasztási modellje. Az elmélet szerint azért települnek a városok központjaiba bankok, mert azok nagyon sok ügyféllel dolgoznak és bármekkora bérleti díjat ki tudnak fizetni. A gazdaság gyors átalakulása, a pénzügyi szféra abszolút és relatív értelemben vett gyors fejlődése, az erőltetett ütemű ingatlanfejlesztések a világ legsűrűbben lakott városában emelték csillagászati magasságokba a tokiói ingatlanárakat. A Kanto-medence beépíthető területének korlátozottsága, a Tokióba beáramló munkavállalók nagy száma és a beáramló tőke nagy mennyisége, a globális város felépítésének nagyon rövid időtartama együttesen járultak hozzá a japán buborék-gazdaság kialakulásához majd összeomlásához.

Az eredmény az, hogy a japán urbanizáció és belső vándorlások egy irányúak lettek. Mindenki Tokióba akart költözni. A világ legnépesebb nagyvárosi agglomerációja jött létre majdnem 38 millió lakossal. Az arányok érzékeltetésére talán csak annyit, hogy egy Vas megyénél alig kisebb, vagy Nógrád megyénél alig nagyobb területen annyi ember él, mint Magyarország, Ausztria, Csehország, Szlovákia és Szlovénia lakossága együttesen. Az irodaházak, az egyéb szolgáltató egységek, a szükséges infrastruktúra és lakások építése miatt 1986 és 1991 között az ingatlanok négyzetméterenkénti árai az agglomerációban 3-szorosára emelkedtek. Létrejött a hitelből finanszírozott japán buborék gazdaság. Amikor a buborék kipukkadt, akkor az ingatlanárak csökkenésével 2 évnyi japán GDP-nek megfelelő összeg vált semmivé. Az elvesztett kilencvenes években a magyar bankkonszolidációhoz hasonló módon csak kétszer nagyobb nagyságrendben az állam vásárolta meg a nem behajtható jelzáloghiteleket. De közben a japán államadósság a GDP 200%-ra hízott. Most 250% környékén található a mutató.

A buborék gazdaság összeomlásakor az eszközök – lakások, földek, ingatlanok, részvények – ára csökkent 45–50%-kal egy éven belül. Az eszköz árak csökkenése a megvásárlásukhoz felvett hiteleket is részben vagy egészben fedezetlenné tette. A nem teljesítő hitelek kezelése óriási erőfeszítéseket igényelt a japán pénzintézetektől és a japán társadalomtól. A fedezetlenné vált lakossági és vállalati hitelek átütemezése a kilencvenes évek gazdasági folyamatait végig meghatározta. Gyakorlatilag a buborék kipattanásakor lévő összes hitelt át kellett alakítani, ütemezni. A japán gazdaság nem jutott friss tőkéhez, beruházási forrásokhoz, az adósságkonszolidációban részt vevő

államadósság állománya már messze meghaladta a GDP 100 százalékát. A kilencvenes évek emiatt az elvesztett évtized lett a japán gazdaságban. Az ország éves átlagos gazdasági növekedési üteme közelített a nullához.

A kilencvenes években 7 átfogó költségvetési csomag keretében 190 ezer milliárd yent, több mint 2000 milliárd USD-nek megfelelő összeget fektetett be a kormányzat a japán gazdaság élénkítésébe. A korábbi hitelek átalakításának megkönnyítése érdekében az évtized folyamán a jegybanki alapkamat 5,5%-ról 0%-ra csökkent. A válságkezelést pénzügyileg nehezítette az Öböl-háború finanszírozásában való részvétel. A Nemzetközi Fizetések Bankja által bevezetett 8%-os szabályozás is nehezítette a helyzetet 1993-ban. Ennek betartása érdekében a kereskedelmi bankok tőkéjét fel kellett emelni a mérlegfőösszeg 8%-ra. Ez ráadásul tovább csökkentette a nagyon nagy nem teljesítő hitel állományt felhalmozó bankok jövedelmezőségét. Közben a japán yen USD-vel szembeni árfolyama 1995-ben történelmi csúcsot, 79,95-t ért el. Az 1991-óta tartó stagnálásnak összességében számos oka van. Az első és legfontosabb az eszközök átrendezése "assets adjustment". A második a csökkenő új munkaerő állomány, a csökkenő megtakarítások és befektetési lehetőségek. Harmadik ok a belföldi fogyasztás csökkenése volt. De a vonzó befektetési lehetőségek hiánya és az egyre emelkedő bér és közüzemi költségek is rontották a növekedés ütemét. Közben nagy erővel kilépett a világpiacon a történelmi vetélytárs, Kína.

A japán exportot a yen USD-hoz képest mért felértékelődése, 220-ról 159-re változott árfolyam, sem volt képes visszafogni. A japán import stagnált, miközben a jelentős felértékelődés ellenére a japán exportárúk csak 20%-kal drágultak. Az import nyersanyagok yenben kifejezett ára csökkent, a japán munkatermelékenység jelentősen nőtt, a japán vállalatok a just-in-time termelési rendszerek bevezetésével tudták ellensúlyozni az ország valutájának felértékelődését. A buborék gazdaság összeomlásakor az eszközök – lakások, földek, ingatlanok, részvények – ára csökkent 45–50%-kal egy éven belül. Az eszköz árak csökkenése a megvásárlásukhoz felvett hitelek is részben vagy egészben fedezetlenné tette. A nem teljesítő hitelek kezelése óriási erőfeszítéseket igényelt a japán pénzügyektől és a japán társadalomtól. A fedezetlenné vált lakossági és vállalati hitelek átütemezése a kilencvenes évek gazdasági folyamatait végig meghatározta. Gyakorlatilag a buborék kipattanásakor lévő összes hitelt át kellett alakítani, ütemezni. A japán gazdaság nem jutott friss tőkéhez, beruházási forrásokhoz, az adósságkonszolidációban részt vevő államadósság állománya már messze meghaladta a GDP 100 százalékát. A kilencvenes évek emiatt az elvesztett évtized lett a japán gazdaságban. Az ország éves átlagos gazdasági növekedési üteme közelített a nullához.

Fukushima

A 2011. márciusában bekövetkezett fukushimai atomerőmű katasztrófája is elég nagymértékben sújtotta a japán fővárost. Közvetlenül azzal, hogy a japán fővárost villamosenergiával ellátó cég, a Tepco tulajdonában volt az erőmű. Másrészt a helyreállításra és a károk elhárítására eddig fordított eddig több, mint 100 milliárd dollárnyi összeg sem volt elegendő. Az ország atomerőműveinek a bezárása és egy új energiamix kialakítása is hatalmas összegeket emésztett fel.

Tokió olimpiái

A város adott otthont az 1964-es nyári olimpiának és rendezte az 1920-ról 1921-re halasztott játékokat. 1964-ben Tokió, mint a második világháborúban vesztes ország akarta megmutatni a világnak az erejét, a szépségét és a felzárkózó Japánt. A felzárkózás bemutatása, a fejlett országok elitklubjába való bekerülés szándéka egy olimpia megrendezése kapcsán nem csak Tokióban volt tetten érhető. Ebbe a koncepcióba illeszkedett bele Helsinki (1952), Róma (1960), Mexikó (1968), München (1972), Moszkva (1980), Szöul (1988), Barcelona (1992), részben Athén (2004), Peking (2008), Rio de Janeiro (2016). Japán gazdasági tervei a 60-as években évi 10%-os gazdasági növekedési ütemet irányoztak elő. Ezt teljesítették is. Ennek eredményeként azt is, hogy az egy főre jutó legalább megkétszereződjön 1970-re. 1970-re Japán a világ második legnagyobb gazdaságává nőtte ki magát.

Olimpiát rendezni ilyen háttérrel, ilyen körülmények között szinte magától értetődőnek tűnt. Nem csak az olimpián részt vevő sportolók érezhették úgy, hanem a rendező ország és város lakói is, hogy a sikeresen megrendezett olimpia pozitív hatással volt az életükre.

1964-ben eufória volt az olimpián. Most nincsen. Pozitív remények voltak most is. Abe Shinzo japán miniszterelnök nyilatkozta a NOB 2013-as döntését kommentálva, hogy jobban örült az olimpia rendezési jogának elnyerésének, mint a saját választási győzelmének.

2013-óta is sok minden történt, de 1964-óta különösen. A hatvanas évek végére a gyors gazdasági növekedés melléktermékeként Japánt számos környezeti katasztrófa sújtotta. A nagyvárosok fejlődése különösen kaotikusnak bizonyult. A környezeti és urbanizációs problémákon azóta részben sikerült úrrá lenni.

Ehhez képest az olimpia megrendezése eredetileg bagatell összegnek tűnt. Az eredeti költségvetés mindössze 6,7 milliárd amerikai dollár volt. Még talán azt is mondhatnánk,

hogyan egy nagyon drága és költséges, de 7 évig tartó globális országimázs kampány költségvetése is lehetne ekkora. De, akkor már mégis csak jobb ennyi pénzből olimpiát is rendezni. A terv eredetileg azzal számolt, hogy egy az egyben használják majd a sokak szemében ikonikus 1964-es olimpia helyszíneit. Az összes akkori helyszín most is olimpia helyszín lesz vagy lenne. Kezdve az Olimpiai Stadiontól az uszodáig a Tokyo Metropolitan Gymnasiumig. A rendkívül magas ingatlanárak miatt az elmúlt fél évszázadban az olimpiai programba bekerült új sportágaknak építettek csak új helyszíneket. De ugyanezen ok miatt lemondtak a kompakt, egybefüggő olimpiai falu és olimpiai park létrehozásáról. Az 1964-es helyszínek is eléggé szét voltak szórva a városban. Ez most még tovább növekedett, gyakorlatilag egy 30 km átmérőjű körben helyezkednek el az olimpia helyszínei. Ez most nagyon nagy gond. Mert az olimpia eseményeit, szereplőit, a sajtó munkatársait nem lehet elkülöníteni Tokió mindennapjaitól. Nem lehet őket egy viszonylag kis területre bezárni őket. Közlekedniük kell. Ha kell metrón, ha kell, akkor a számukra elkülönített közúti forgalmi sávokon, ami tovább nehezíti az egyébként is nagy zsúfoltsággal rendelkező japán főváros életét.

Közben az olimpia megrendezésével vagy törlésével kapcsolatos indulatok egyre nagyobbak. Minden nagyobb közvélemény kutatás eredménye azt mutatja, hogy a japán társadalom többsége már nem akarja az olimpia megrendezését. Az olimpia egyik fő japán média támogatója, az Asakai Shimbun napilap javasolta a héten az olimpia törlését. Ugyanezt tette több japán nagyvállalat a Softbank illetve a Rakuten vezetése is. Tokió kormányzata és a japán kormány hezitál, de ők anyagi veszteség nélkül már nem mondhatják le az olimpiát. A Nemzetközi Olimpiai Bizottság, aminek az olimpia, mint brand a fő bevételi forrása, a végsőig ragaszkodik a játékok megrendezéséhez. Az USA külügyminisztériuma utazásra nem ajánlott kategóriába tette Japánt a koronavírus negyedik hulláma miatt, ami még csak felszálló ágban van.

Közben a sportsapatok már készülnek a nagy megmérettetésre. Az egészségügyi világszervezet, a WHO képviselői mérsékelten kockázatosnak tartják a sportolók számára előírt Playbook előírásait, ami az olimpia idején a helyszínen követendő szabályok gyűjteménye. A japán lakosság kétségtelenül fél a járvány további terjedésének lehetőségétől. A költségek viszont már az egekben. Az eredetileg tervezett költségvetés 6,7 milliárd dollárja helyett már az ötödik költségvetésnél és 15,6 milliárdos kiadási tételknél tartanak. Az olimpiai létesítmények létrehozására kalkulált 1,4 milliárdból mára 7,5 milliárd lett. A Kansai Egyetem tanulmánya szerint az olimpia megrendezésének összes költsége még megrendezés esetén is elérheti a 25 milliárd dollárt. De a külföldi nézők nem mehetnek. Azok költségeitől elesik az ország.

1958-ban és 1991-ben Tokió volt a házigazdája az Ázsiai Játékoknak. Három (1979, 1986 és 1993) G7-csúcstalálkozóknak is helyszíne volt.

Tokió a kutatás és fejlesztés nemzetközi központja. A Tokiói Egyetemen 13 japán Nobel-díjas kutató tanult vagy oktatott. Japánnak ma már két irodalmi Nobel-díjasa van. De a japán kultúra ma már a gasztronómiában is a csúcstra tör. 2020-ban Franciaországnak 627 Michelin csillaggal rendelkező étterme van, míg Japánnak 576. Párizsban 119 étterem rendelkezik ezzel az elismeréssel, míg Tokyóban 225. De mögöttük Oszaka és Kyoto is ott van a legtöbb Michelin csillaggal rendelkező városok TOP5 listáján New York társaságában. Tokyo 1964 rendezett és 2021-ben rendez Nyári Olimpiai Játékokat.

Tokió nevezetes körzetei közé tartozik a Chiyoda (a császári palota helyszíne), Shinjuku (a város közigazgatási központja) és Shibuya (kereskedelmi, kulturális és üzleti központ).

Tokió három város központja a Chiyoda, Chūō és Minato. Ezek a város üzleti negyedei. Állandó lakosságuk az itt dolgozók létszámának alig egyhatedét teszik ki. A Chiyoda Ward, ami a tradicionális Tokió város közepe, az ország politikai életének központja is. Itt van a nemzeti kormány, a parlament és a császár székhelye is. Sok japán nagyvállalat is itt építette fel a központját. Chūō és Minato wardokban viszont kizárólag üzleti bevásárló központok találhatók.

A városközponttól és a Kanto messze nyugatra található a még mindig Tokyohoz tartozó Nishi-Tama körzet. A terület nagy része erdős hegyvidék, ahol a legmagasabb hegy a Kumotori-hegy 2017 m magas.

A japán közigazgatás sajátossága, hogy Tokióhoz tartozik Japán számos külső szigete is. Ezek 1850 km-re található Tokió központjától. A nagy távolság miatt Shinjukuban, a helyi kerületi kirendeltségek alkotják a közigazgatást.

Az Izu-szigetek a vulkanikus eredetűek. Itt található a Fuji-Hakone-Izu Nemzeti Park. Az Ogasawara-szigetekhez tartozik Minami Torishima, Japán legkeletibb pontja 1850 km-re Tokió központjától és Okinotorishima, ami Japán legdélebbi pontja.

2008-ban a prefektúra teljes területének 36% -át természeti park lett. Az Ogasawara Nemzeti Parkok az UNESCO Világörökség része.

Környezeti válság

Japánban nagyon súlyos környezeti problémákhoz vezetett, hogy a gyors gazdasági növekedés és a minél nagyobb ipari beruházások érdekében elhanyagolták a városok tervezését, a környezetszennyezést megelőző beruházások megvalósítását. Problémát jelent, hogy a térség közvetlen szomszédságában van Kína hagyományos nehézipari régiója, Észak-Kelet Kína, Mandzsúria a maga óriási levegőszennyezésével.

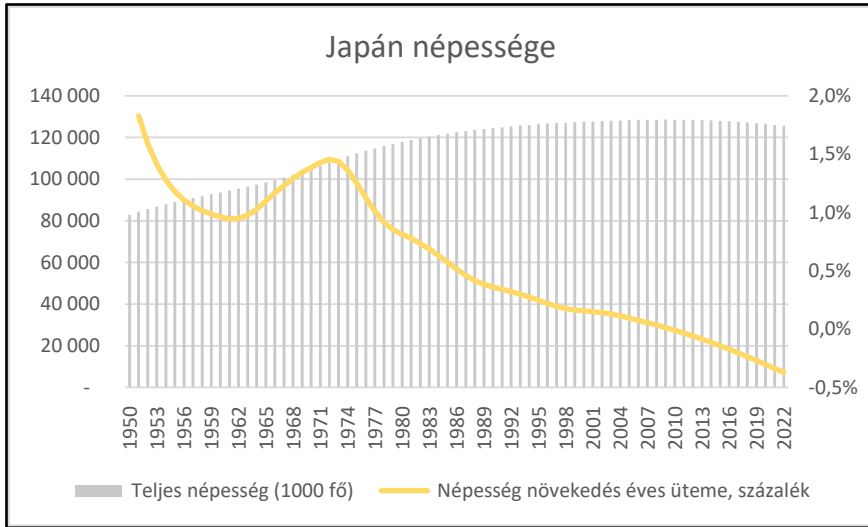
A szennyezést felerősíti Kína gyors gazdasági növekedése és a szén alapú energia gazdasága, ami a határon átnyúló levegőszennyezéssel sújtja a közeli országokat.

Japán az 1968-ban bekövetkezett környezeti válsága után, míg Dél-Korea néhány évvel később szigorú ellenőrzést és felülvizsgálatot hajtott végre a legjobban szennyezett területeken. Szigorú területrendezési, várostervezési, környezetvédelmi jogszabályokkal, sikerült a környezet szennyezésének korábbi rohamosan növekvő trendjét megfordítani. A szennyezés csökkentése érdekében a nagyvállalatokkal kötött önkéntes megállapodások révén igyekeztek technológia váltásra, tiszta technológiák alkalmazására ösztönözni a cégeket és részben az országakon kívülre telepíteni leginkább szennyező iparágakat az 1980-as években.

A legsúlyosabb környezeti kérdések Japánban a levegő szennyezéséből, a szennyvíz tisztítatlanságából és a nagyvárosok túlszűfoaltságából származnak. Japán ma már relatíve tiszta országnak számít a népesség számához, a népsűrűség nagyságához és az egy főre jutó GDP nagyságához képest. Bár ezt a képet nagyban rontotta a Fukushima I atomerőmű balesete és környezet szennyező hatása. A környezetvédelmi korlátozások az emissziók mennyiségének és határértékének csökkentése, az egyre tisztább technológiák alkalmazása, a környezetszennyező üzemek kitelepítése az országból, mind hozzájárultak az ország környezeti állapotának javulásához.

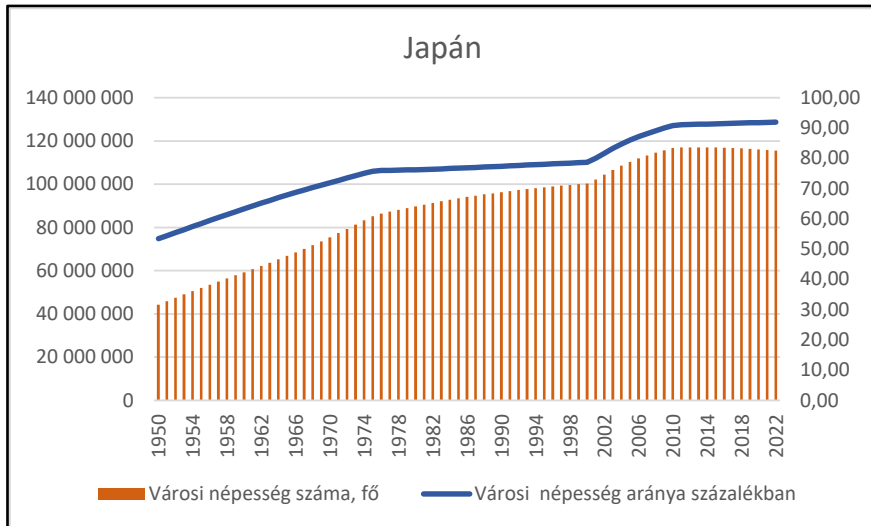
A szennyezettséget növelte a gyorsan fejlődő nehézipar és vegyipar is. Az országot a folyamatosan érő súlyos környezetterhelés mellett is voltak nagy kirívó esetek. Ezek különböző ipari üzemek baleseteiből származtak. 1953-ban írták le a "Kumamoto Minamata betegség"-t ami súlyos higanyszennyeződésből származott és nagyon súlyos érdekszervi károsodásokat okozott elsősorban az újszülötteknél. 1955-ben kadmium szennyezés okozta az "itai-itai betegség"-t. A kadmium a csontokba beépülve és ott felhalmozódva okozta azok rendkívüli törékenységét. Az 1959-ben feltárt "Yokkaichi szennyezés" légzőszervi megbetegedéseket okozott Japán egyik legrégebbi vegyi üzemének környékén. 1964–1965-ben ismét felbukkant a higanyszennyeződés által között "Minimata betegség". Az egyre növekvő környezeti problémák miatt 1967-ben elfogadták az első törvényt a környezetet szennyező anyagok kibocsátásának ellenőrzéséről, majd 1971-ben felállították a Környezetvédelmi Ügynökséget. Ez lett később a környezetvédelmi minisztérium. De a légszennyező anyagok kibocsátása 1972-ig szinte exponenciálisan növekedett. A már nagyon rossz levegőminőségű japán nagyvárosokban csak a szennyezőanyagok nagyon szigorú csökkentése lehetett a megoldás. Nemzetközi összehasonlításban japán nagyon lecsökkentette a szennyező anyagok kibocsátásának határértékét a háztartási eszközöknél és a személygépkocsiknál is. A környezetvédelmi szabályok meghozatala és szigorítása 1972-ben épp egy évvel az első olajárrobbanás kitörése előtt volt. A japán környezetvédelmi jogszabályok szigorítása az utolsó pillanatban érkezett meg a forradalmi változásokat hozó első olajárrobbanás előtt.

1. ábra
Japán népessége 1950 és 2022 között



Forrás: www.unctad.org/statistics Letöltés ideje: 2021. 01. 15. alapján saját szerkesztés.

2. ábra
Japán urbanizációja. A városi népesség számának és arányának változásai



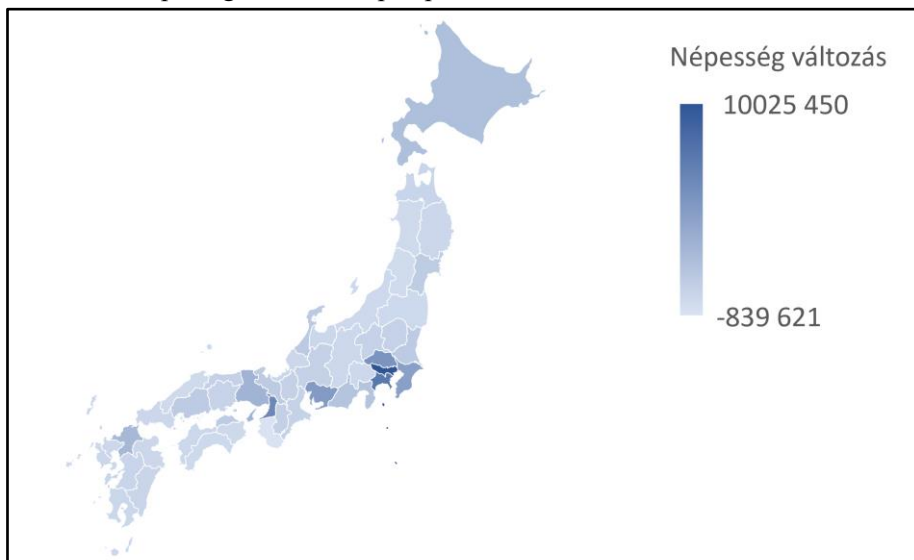
Forrás: www.unctad.org/statistics Letöltés ideje: 2021. 01. 15. alapján saját szerkesztés.

1. táblázat
Japán nagyvárosainak népessége, GDP-je, egy főre jutó GDP-je

<i>Város</i>	<i>Népesség fő</i>	<i>GDP millió USD</i>	<i>GDP/fő USD</i>
Tokyo	40 400 000	1 790 000	44 307
Osaka–Kobe	17 700 000	681 000	38 475
Nagoya	10 500 000	368 000	35 048
Fukuoka–Kitakyushu	5 538 142	185 000	33 405
Hamamatsu	2 842 151	54 300	19 105
Shizuoka	2 842 151	45 800	16 115
Sapporo	2 636 254	84 700	32 129
Sendai	2 256 964	61 700	27 338
Hiroshima	2 096 745	61 300	29 236
Okayama	1 639 414	63 100	38 489
Kumamoto	1 492 975	39 800	26 658
Niigata	1 395 612	43 300	31 026
Kagoshima	1 126 639	34 319	30 461

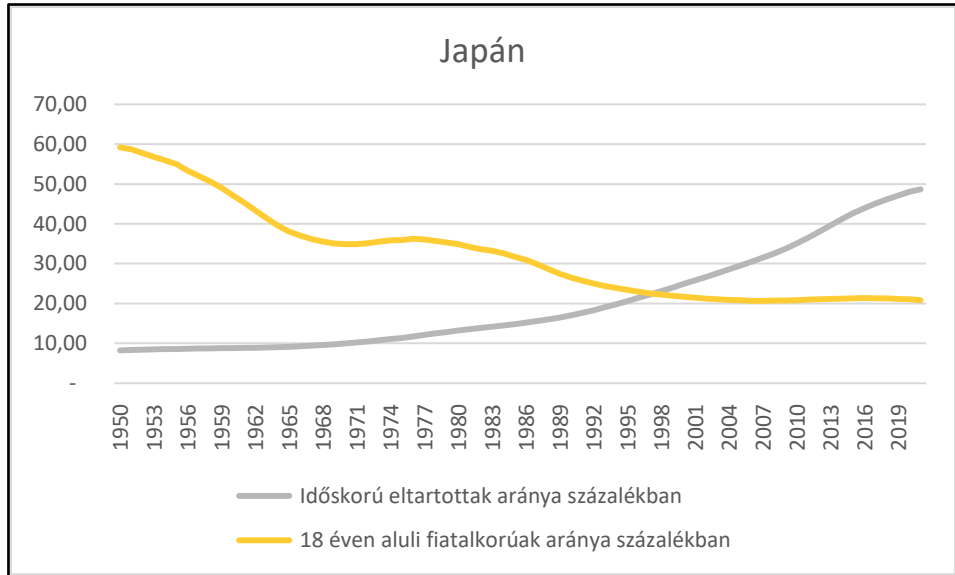
1. térkép

A népesség változása Japán prefektúráiban 1945 és 1915 között



3. ábra

Japán az idős és a fiatal korú eltartottak aránya a 15 és 64 év közötti népességhez viszonyítva



Forrás: www.unctad.org/statistics Letöltés ideje: 2021. 01. 15. alapján saját szerkesztés.

Irodalom

- Kuniko Fujita, Hill, Richard Child (Eds.) (1993): *Japanese Cities In The World Economy*. Temple University Press, Philadelphia.
- Masayuki Tanimoto; R. Bin Wong (2019): *Public Goods Provision in the Early Modern Economy Comparative Perspectives from Japan, China, and Europe*, University of California Press.
- Mitsuhiko Iyoda (2010): *Postwar Japanese Economy Lessons of Economic Growth and the Bubble Economy* Springer-Verlag New York.
- Nobuyoshi Yamori; Yoshihiro Asai; Masao Ojima; Kei Tomimura; Koji Yoneda (2019): *Roles of Financial Institutions and Credit Guarantees in Regional Revitalization in Japan*. Springer Nature Singapore.
- Shelton, B. (1999): *Learning From The Japanese City West Meets East In Urban Design*. E & FN Spon, London.
- Sorensen, A. (2012): *The Making Of Urban Japan Cities And Planning From Edo To The Twenty-First Century*. Routledge, London New York.
- Tohru Naito (eds.) (2016): *Sustainable Growth and Development in a Regional Economy*-Springer Japan.
- Tomoko, S. (2018): *Modern Global Trade and the Asian Regional Economy*-Springer Singapore.
- Völgyi K. (2015): *Japán gazdaságtörténete* MTA KRTK VGI Budapest.

- Woolley, Peter J. (2005): *Geography And Japan's Strategic Choices*, Potomac Books, Inc. Washington, D.C.
- Xiaoming Huang (2013): *Modern Economic Development In Japan And China Developmentalism, Capitalism, And The World Economic System*. Palgrave Macmillan, London.
- Yoshiro Miwa, Ramseyer, J. Mark (2006): *The Fable of the Keiretsu_ Urban Legends of the Japanese Economy*.
- Yoshiyasu Ida, Minori Yuda, Takashi Shimura Shunsuke Ike, Koji Ohnishi, Hideki Oshima (Eds.) (2015): *Geography Education In Japan*. Springer Japan, Tokió, Heidelberg, New York, Dordrecht, London.
- Yuji Murayama (2000): *Japanese Urban System*. Springer-Science+Business Media, B.V., Dordrecht.

Neszmélyi, Gy. (2022): Új fővárosok a szavannán és a sztyeppén. CITY.HU Várostudományi Szemle. 2(4), 153–169.

POLICY STUDIES

Új fővárosok a szavannán és a sztyeppén

Neszmélyi György¹

Absztrakt

Napjainkban többféle új értelmezéssel bővült ki a regionális, illetve országos központként működő városok szerepe. Ezek közé tartozik az ipari/informatikai forradalom eredményeit integrálni képes „okos város” koncepció, de ide tartozik az ún. globális város, azon városok, amelyek számottevő, globális kontextusban is vizsgálható gazdasági vagy más tevékenységet folytatnak. A tanulmány konkrét tárgya két, viszonylag új főváros esetének elemző áttekintése. A nagyon jelentős költséggel, kiemelt politikai projektként felépített Abuja és Asztana, bár jelentős mértékben megerősödött és azon túl, hogy országos, központi politikai irányítás helyszínévé vált, számos globális funkciót részben átvett a régi fővárosoktól, ám a régi fővárosok mindeddig továbbra is megmaradtak országaik első számú gazdasági és kulturális központjainak. Az új fővárosok globális és globalizálódó szerepének kérdését, valamint korábban perifériás régiók központi gazdaságirányító szerepének megjelenését, s ezen keresztül a globális váróshálózat átrendeződésének kérdését vetjük fel írásunkban.

Kulcsszavak: várostervezés, gazdaság, regionális centrumok, Nigéria, Kazahsztán

Abstract

Nowadays, the role of cities as regional and national centres has been expanded with several new interpretations. These include the "smart city" concept integrating the results of the industrial/IT revolution, but this also includes the so-called global city, cities that carry out significant economic or other activities that can be examined in a

¹ Prof. Dr. Neszmélyi György Iván, egyetemi tanár, Milton Friedman Egyetem Nemzetközi és Politikatudományi Tanszék, neszmelyi.gyorgy@uni-milton.hu

global context. The subject of the present study is an analytical review of the cases of two relatively new capitals.

Abuja and Astana, built at a very significant cost as a priority political project, although significantly strengthened and beyond the fact that they became the venues of the national, central political activities, took over a number of global functions from the old capital cities, but the latter ones have still remained as No. 1 economic and cultural centres of their countries. In our article, we raise the question of the global and globalizing role of the new capitals, as well as the appearance of the role of central economic control of previously peripheral regions, and through this the question of the reorganization of the global city network.

Keywords: urban planning, economy, regional centres, Nigeria, Kazakhstan

JEL kódok / JEL Classification: R11, R12, R51, N97, N95, O18

Bevezetés

A világban, különösen a fejlődő országokban az utóbbi évtizedekben egyfajta „divattá” vált az országok fővárosok áthelyezése, ám ezek sok esetben nem, vagy nem elsősorban azt a célt szolgálták, hogy az új főváros a korábbihoz képest fokozottabban bekerülhessen a globalizáció folyamatába, hanem sok esetben pont ellenkezőleg történt: az új főváros a régihez képest távolabb esik a tengertől, a kialakult nemzetközi szállítási útvonalaktól. Több esetben ez kifejezetten szándékos is volt, mivel az új főváros funkciójául elsősorban az államigazgatási feladatok zökkenőmentesebb ellátását szánták, és ez egyes esetekben egybeesett azzal is, hogy az új főváros lehetőség szerint az ország közepén, vagy legalábbis jobban az ország belsejében helyezkedjék el, ami presztízs- és belpolitikai szempontból is kívánatosabbnak volt mondható.

A tendencia korántsem új, hiszen bő száz éve már, hogy az októberi forradalmat követően röviddel a bolsevik kormányzat – részben stratégiai okokból – Moszkvába helyezte át az ország fővárosát Szentpétervárról, de idén lesz pont száz éve annak is, hogy Törökország Isztambul helyett Ankarba helyezte át az ország fővárosát (1923-ban). Mindkét esetben a régi főváros az ország szélén, azok nyugati csücskében helyezkedtek el és mindkettőre – máig – jellemző, hogy nagyon fontos nemzetközi közlekedési, szállítási csomópontok, amelyek mögött az új fővárosok is igyekeznek felfejlődni, ez Moszkva esetében sikeres, Ankara esetében talán kevésbé volt az.

De Európán kívül is számos további példa található. Brazília fővárosa 1960. óta Brazíliaváros, amely arról vált nevezetessé, hogy ez volt az első és máig legismertebb olyan főváros, amely nem úgy jött létre, hogy egy, már meglévő várost ruháztak fel fővárosi joggal, hanem szinte a semmiből hozták létre. Brazíliaváros tehát egy mesterségesen, tervezőasztalon megálmodott település, amely felépítésében részt vett a kor több világhírű építész, pl. a francia Le Corbusier, így a város felkerült az UNESCO világörökség listájára. Vannak kevésbé ismert példák is, mint Yamoussoukro, Elefántcsontpart fővárosa (1983-tól), Nepjida, Mianmar fővárosa 2005-től és a sort lehetne folytatni. Sőt, több olyan ország is ismert, amelynek kormányzata időről időre napirendre tűzi az ország fővárosának áthelyezését, a kérdés már korábban napirendre került például Egyiptomban és Dél-Koreában is. És a teljesség kedvéért megemlíthetők olyan esetek, amelyekben a főváros azért került áthelyezésre, mert határ- és területi változások okán a régi főváros nem tartozott az ország területéhez. Tipikus példa volt erre Bonn, a hidegháborús időszak Nyugat-Németországának fővárosa, de ez az eset jellemző Észak-Koreára is, hiszen a Koreai-félsziget kettéosztása előtt egységes Korea fővárosa, Szöul Dél-Koreában maradt, de ilyen volt a két világháború között önálló Litvánia akkori fővárosa, Kaunas is, mivel az ország fővárosa, Vilnius akkor Lengyelországhoz tartozott Wilno néven.

Jelen tanulmány két olyan, szintén viszonylag új főváros sajátos helyzetét kívánja bemutatni, amelyek, Brazíliavároshoz hasonlóan ritkán lakott területen, nagyrészt a semmi közepén nőttek ki és váltak ismertté. Ezek: Kazahsztán fővárosa Asztana, illetve Nigéria fővárosa, Abuja.

Anyag és módszer, a kutatás célja

A tanulmány elkészítése során a szerző igyekezett a téma szempontjából belföldi (azaz nigériai, illetve kazah) források mellett az elérhető nemzetközi szakirodalomra támaszkodni. A téma jellegzetes vonása, hogy e két főváros vonatkozásában viszonylag kevés tudományos írás jelent meg magyar nyelven. Mindezekén túl említést érdemel, hogy a szerző mindkét városban járt (Asztanában rövidebb ideig, míg Abujában több, mint két évet élt), így a helyszínen szerzett információira és tapasztalataira is támaszkodhatott a cikk elkészítése során.

A kutatás célja azoknak a pozitív és negatív tapasztalatoknak és részben mindmáig nyitott kérdéseknek az összefoglalása, amelyek a két új főváros létesítése során előadódtak, illetve amelyek jelentős mértékben mindmáig gátolják, hogy a két új főváros a későbbiekben átvehesse az adott ország, vagy régió globális városának szerepét.

A tanulmány elsősorban bemutatni kívánja a két új fővárost, azok globális szerepkörének megjelenését, ill. általában az új fővárosok sajátos decentralizáló jellegét csupán vitaindító gondolatnak szánjuk. Ennek a tézisnek az alapja, hogy a globális városok sasseni (1991) koncepciójában az irányító és ellenőrző funkciók nem csupán gazdasági szerepkörökre, hanem a nemzeti és nemzetközi politikai intézményi környezetre is kiterjednek. Ha a kormányzati szerepkörök koncentrációjában jelentős változás megy végbe, az hatással van az adott térség globális integrációjára, s Lagos esetében a globális városhálózatban betöltött szerepére, Almati esetében pedig a gyors gazdasági fejlődés kontextusában az integráció kilátásaira. Célunk tehát nem a két korábbi, ill. új főváros globális szerepkörének részletes vizsgálata, hanem az átalakulás folyamatának leírása, s hogy az így létrejövő adminisztratív és gazdasági folyamatok globális következményekre gyakorolt hatására, ill két, korábban kevésbé vagy egyáltalán nem vizsgált térség növekvő jelentőségére felhívjuk a figyelmet.

Abuja – főváros a szavannában

A Nigériai Szövetségi Köztársaság kormánya 1991 decemberi határozatával Abuját nyilvánította az ország fővárosának. Ez a kormányzati lépés akár egy, már akkor is mintegy tizenöt éves folyamat befejező lépésének lehetett volna tekinteni, azonban az új főváros valódi fővárosként csak jóval később kezdett el működni.

Murtala Mohammed tábornok – az ország negyedik államfője – nem sokkal az ellene elkövetett halálos merénylet előtt, 1976-ben jelölte ki Abuja helyét, miután egy szakmai bizottság 32 más lehetőség közül a központi elhelyezkedés, jó megközelíthetőség, egészséges éghajlat, a fejlesztést lehetővé tévő szabad földterületek és a békés etnikai egymás mellett élés szempontjait mérlegelve ezt a helyet javasolta az új főváros megalapítására (Obiadi 2019).

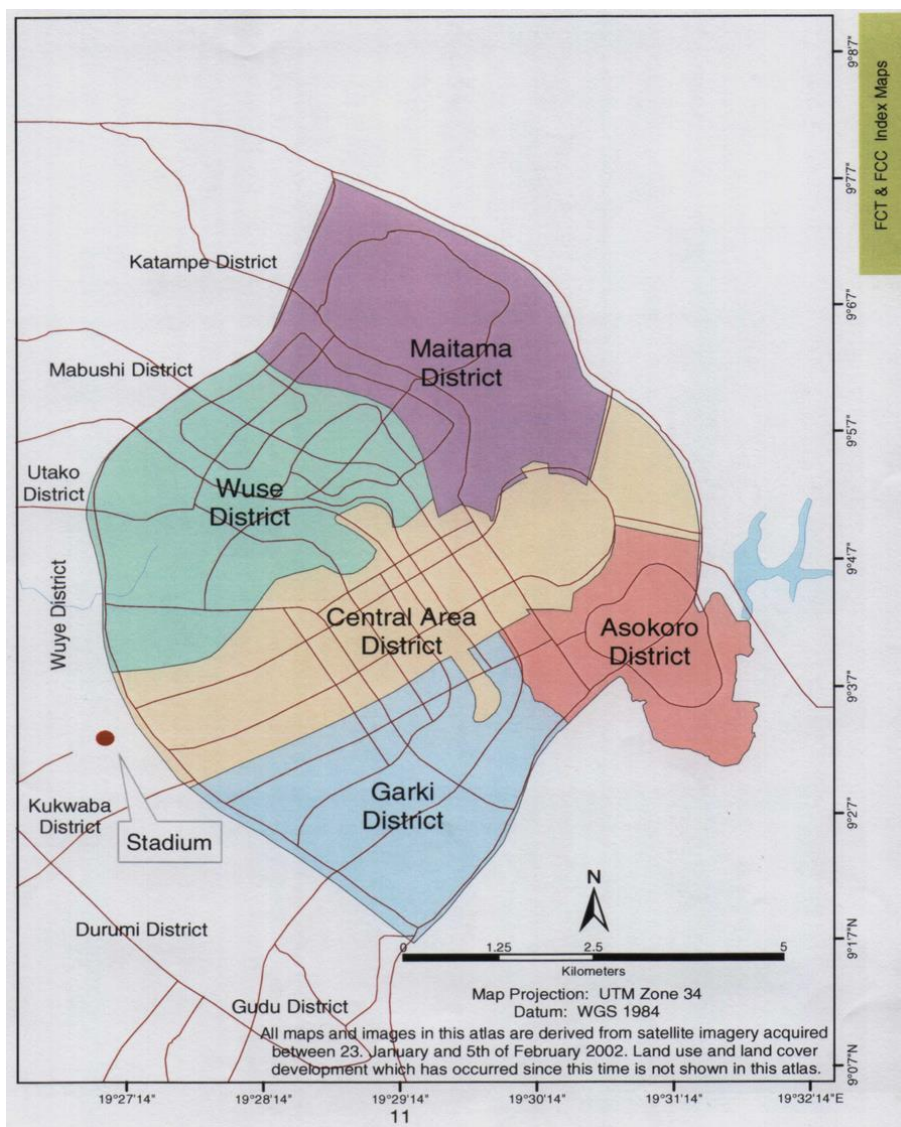
Az ország megközelítőleg mértani közepén felépített mai Abuja helyén előzőleg csupán kisebb települések léteztek. A déli országrészben, trópusi környezetben lévő régi főváros sűrűn lakott környezetéhez képest gyéren lakott, szárazabb, szavannás régió adott teret az új főváros felépítéséhez. Északról Kaduna, nyugatról Niger, keletről Nasarawa, délről pedig Kogi szövetségi állammal határos a fővároshoz tartozó 8000 km²-es közigazgatási egység, a Szövetségi Fővárosi Terület (FCT, Federal Capital Territory). A népesség etnikai összetételét tekintve vegyes, központi elhelyezkedéséből kifolyólag az ország nagy etnikai csoportjai (hausza, joruba, ibo) egyaránt megtalálhatóak.

A város – némileg hasonlóan Brazíliavároshoz – kvázi „zöldmezős beruházásként” városrendezési és -építészeti tervek (*1. ábra*) alapján készült el, ám benépesülése, illetve

ezzel összefüggésben a szövetségi kormányzati hivatalok, a Nigériában működő diplomáciai képviseltek átköltözése nehézkes és hosszadalmas folyamat volt.

1. ábra

Abuja vázlatos tervrajza



Forrás: S. O. Mohammed, J.O. Akinyede, C.J. Nwagwu (2005)

Ezt a folyamatot 1991-től némileg felgyorsította, hogy Ibrahim Babangida akkori elnök 1991-ben Abujába helyezte központi hivatalát és rezidenciáját, ám a szövetségi adminisztráció hivatalainak döntő többsége a 90-es évek végére költözött Abujába, hasonlóképpen a diplomáciai képviseletek (Pritz 2005). A magyar nagykövetség átköltöztetése 1999–2000-ben történt meg. Ugyanakkor a szerző – aki 2007–2009 közt élt a városban, – személyes emléke, hogy még ekkor is több olyan ország volt, amelynek diplomáciai képviselete a régi fővárosban működött, amelyek vezetői, munkatársai gyakran kényszerültek megtenni a régi és az új főváros közti nagyjából egyórás repülőutat.

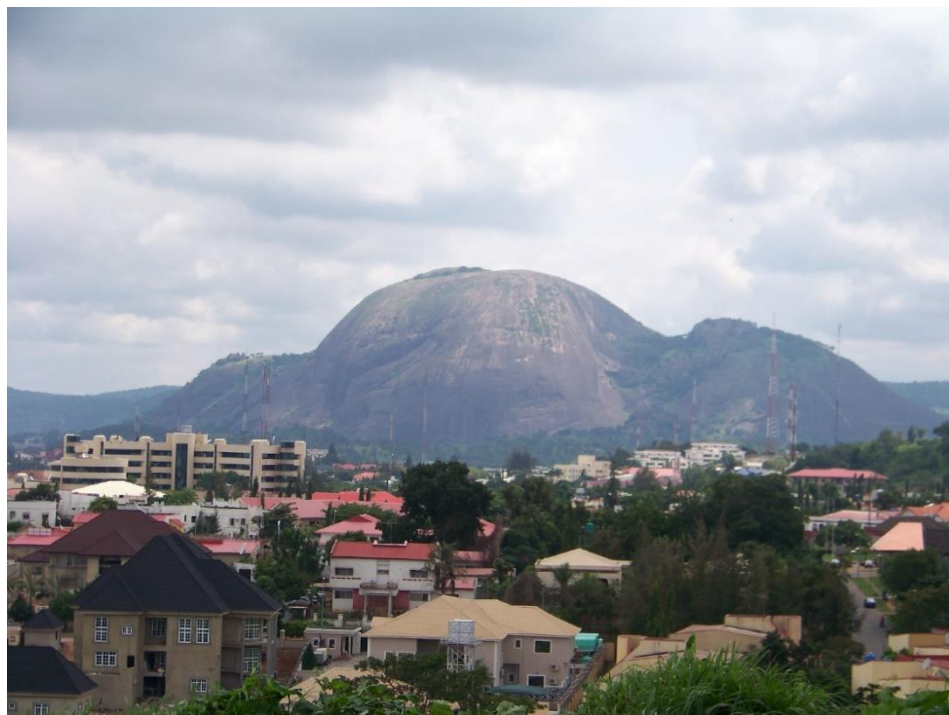
A főváros közúti és belföldi légi összeköttetése az ország más részeivel jónak mondható, nemzetközi repülőtere azonban mindmáig jóval kisebb (méret és forgalom szempontjából egyaránt), mint a régi fővárosé, aligha véletlenül.

Hiszen az ország gazdasági fővárosa továbbra is Lagos maradt, amely nemcsak jóval népesebb, hanem közvetlenül az Atlanti óceán mellett fekszik, így nagyon jelentős tengeri kikötő is egyben. Ezzel Abuja aligha versenyezhet. Ugyanakkor kétségtelen, hogy az Abujában zajló gazdasági, kereskedelmi tevékenység mértéke növekvő, így a főváros fokozatosan a középső és részben az északi országrész üzleti központjává válhat. Igaz, Kano, az Abujától mintegy 450–500 km-re északra fekvő nagyváros, vagy akár az alig 200 km-re fekvő Kaduna ebben jelentős versenytársa.

A hosszú távú városrendezési megfontolásokat szem előtt tartó, jelentős részben a német Julius Berger vállalat által végzett építkezéseknek köszönhetően Abuja nigériai viszonylatban rendezett, jól strukturált nagyvárossá fejlődött, széles utakkal, parkokkal, valamint – szintén nigériai viszonylatban – színvonalas infrastruktúrával. Említést érdemel, hogy a város tervezésében magyar szakember is részt vett: nevezetesen Pintér Béla építészmérnök, a KÖZTI által kiírt pályázat nyerteseként (Kovács 2022). A lakosság számának gyors emelkedése miatt azonban Abuja nem csupán a központi, valamint négy további negyede (Garki, Maitama, Wuse és Asokoro) épül és népesedik be, de a város határán több irányban is kialakultak különböző színvonalú „alvó városok”, amelyek egy része klasszikus nyomornegyed, pl. Nyanya, jóllehet utóbbiak messze nem olyan mértékűek, mint Lagos periferiáján. A város földrajzi terjeszkedésének nincsenek komoly akadályai, mivel aránylag sík vidéken fekszik, amelyből azonban helyenként kisebb-nagyobb méretű monolit gránit sziklák meredeznek. Ilyen jellegzetes hegy a főváros északi részén lévő Aso szikla, Abuja egyik nevezetessége, amelynek stratégiaileg védett aljában helyezkedik el az államfő hivatala (2. ábra).

2. ábra

Az Aso szikla



Forrás: A szerző felvétele (2009).

Pozitívumként említhető, hogy a város periferiáján nem csupán nyomornegyedek létesültek, de viszonylag modern és tetszetős házakból álló lakóparkok is, pl. Guarimpa, Kubwa negyedek, amelyek már valóban a klasszikus alvó városokra emlékeztetnek.

Abuja felépítésével, további fejlesztésével, és nem utolsósorban a növekvő város környezeti – fenntarthatósági problémáival kapcsolatban ma már viszonylag jelentős szakirodalom áll rendelkezésre.

Adeponle, tanulmányában rámutat arra, hogy a város 13%-kal gyorsabban növekszik, mint amivel az eredeti városterv, az 1979-ben elkészült Abuja Master Plan kalkulált, így előre látható, hogy környezeti szempontból súlyos problémáknak néz elébe. Abuja, ami eredetileg a szépség és a modernitás jelképének készült, ma már évek óta számos torzuláson ment keresztül az eredeti tervekhez képest (Adeponle 2013). A Szerző saját emléke, hogy a nagyarányú építkezéseknek és lakosságnövekedésnek köszönhetően például már 2008–2009-ben jelentősen csökkent a város talajvíz-szintje,

ami már akkor a vízellátás súlyos problémáit vetítette előre. Abuja lakossága, intézményei jelentős része fűt kutakat használ.

Egy másik tanulmány szerint viszont Abujában a szilárdhulladék-gazdálkodást sikerülhet stabil alapokra helyezni, és ehhez a kormányzat számára a vállalati szféra bevonását szorgalmazza. Ennek során a vállalatok innovatív tevékenysége is várhatóan jelentősen elősegítheti majd a fenntarthatóságot (Agbaeze és tsai 2018).

Egy további, 2022-ben publikált kutatás szerint a várostervezés és -fejlesztés feladatainak decentralizálására lenne szükség, ennek révén Nigériában a városok periferiális részein is nagyobb figyelmet kapnának a városi létesítmények. Sőt, a zöld infrastruktúra és a beépített területek integrációja révén csökkenthető lenne a növényzet vesztesége a városokban (Ogochukwu és tsai 2022).

A már említett Abuja Master Plan célja volt, hogy fenntartható városi térszerkezet és környezet épüljön minden egyes, a fővárosba társadalmi csoportnak. Része volt olyan városrészek létesítése, amelyeket az alacsony jövedelmű közalkalmazottaknak, illetve a magáncégek alkalmazottainak szántak, de ezek végül nem lettek igazán megfelelőek. A jelenlegi abujai lakóközrtek nincsenek integrálva, ezért nagy szükség lenne arra, hogy az abujai városi illetékesekkel megállapodjanak arról, hogy ezeket a településeket is bekapcsolják a főváros központi infrastruktúráiba (Obiadi és tsai 2019).

Nagyon lényeges a leszakadó társadalmi rétegek támogatása és a felzárkózás elősegítése. Ennek egyik legfontosabb intézményrendszere az oktatás, ami szintén fontos és erősítendő része a főváros infrastruktúrájának. A nigériai társadalom évi 3,5 százalékos termékenységi ütemben gyarapszik; ám az oktatási rendszer tartós problémákkal küzd: kevés a tanár, illetve nincs elég megfelelő színvonalú tananyag (Tarrósy 2014).

Nigériai és nemzetközi szakértők ma már egyre inkább azon a véleményen vannak, hogy az 1979-es városépítési terv sok tekintetben elavult, ezért mielőbbi aktualizálása szükséges, ami akár 2040-ig szólóan újradefiniálná a fejlesztés számait és irányait. A város lakossága rohamosan növekszik, várhatóan 2035-re eléri a 11 millió főt (Updating the integrated..., 2018).

A gyors ütemű városiasodás világszerte, de különösen a globális Dél országaiban súlyos társadalmi és gazdasági következményekkel jár, ideértve a túlnépesedést, a lakáshiányt és az infrastruktúra elégtelenségét, a nyomornegyedek kialakulását és a város túlterjeszkedését. Ezért már a tervezésnél nagyon fontos, hogy a város a fejlődés kontroll alatt tartható legyen, ám Abuja esete is azt igazolja, hogy a teljesen újonnan létesített, tervek alapján létrehozott városok esetén is csak korlátozottan sikerül meggátolni a város nemkívánatos terjeszkedését (Gumel és tsai 2020).

Abuja, bár számottevő fejlődésen megy keresztül, aligha lesz belátható időn belül akár olyan szintű globális várossá válni, mint Lagos, a régi főváros, amely a tenger mellett viszonylag közel esik a szomszédos Benini Köztársaságtól, amelyen keresztül ugyan, de pár óra alatt gépjárművel Togo, Ghána fővárosa is elérhető. Összességében migráció, munkaerő-vándorlás szempontjából Nigéria nem igazán vonzó célpont. Leszámítva a multinacionális cégek európai, amerikai és más külföldi alkalmazottait, az országban korábban – a '80-as évek elejéig – a szintén angol nyelvű ghánaiak jelentették a vendégmunkások nagy részét. Ez azonban megváltozott, amikor Shehu Shagari elnök 1983-ban gyakorlatilag azonnali hatállyal kiutasította az országban nagyrészt illegálisan tartózkodó mintegy kétmillió ghánait. Bár ma, a Nyugat-Afrikai Államok Gazdasági Közössége (ECOWAS) – amelynek mindkét ország tagja – ismét könnyebbé teszi a tagországok közti személyforgalmat, nem igazán jellemzők más afrikai országokból származó vendégmunkások.

Lagos tehát továbbra is vezető szerepet tölt be az ország gazdasági és kulturális életében. Bár Nigéria nem kifejezetten idegenforgalmi célpont, de említést kíván, hogy Lagos még turisztikai szempontból is vonzóbb, mint a főváros, elsősorban tengerpartjának, piacainak, múzeumainak és sajátos zenei életének köszönhetően. Itt található a Nemzeti Színház, valamint Nigéria első, 1845-ben épült emeletes lakóháza is. A főváros státuszának megszűnésével a körülötte lévő korábbi Szövetségi Fővárosi Terület elnevezésű közigazgatási egység önálló állammá vált Lagos néven, ami 3500 km²-es kiterjedésével a legkisebb a nigériai szövetségi államok sorában, ugyanakkor itt bonyolódik le az ország üzleti tevékenységének közel kétharmada. Lagos jelentős logisztikai szempontból Lagos két nemzetközi kikötője (Apapa, Tin-Can Island), amelyek a legnagyobb Nyugat-Afrikában, és a kontinens belseje felé irányuló tranzit-kereskedelem jó részét bonyolítják. A népesség lélekszámát 15 millió körülire becsülik, pontos adatok nem állnak rendelkezésre. A túlnépesedés, az ellenőrizetlenül növekvő szegénynegyedek, az általánosan jellemző szűk utcák és a helyenként látványos, modern irodaházak mellett igen elmaradott infrastruktúra rengeteg közegészségügyi problémát vet fel, amellet a közbiztonságra is nagyban negatívan hat (Pritz 2005).

Asztana – soknevű főváros a sztyeppén

Asztana Kazahsztán új fővárosa. A Magyarországnál közel harmincszor nagyobb, 2,7 millió km²-nyi közép-ázsiai ország népessége nagyjából 17 millió fő, így – Nigériával szemben – az ország túlnépesedéséről nem beszélhetünk. Sőt, az ország a világ egyik legalacsonyabb népsűrűségű állama (7 fő/km²). Az ország területének nagy része sík,

ami a Mongóliától a Kelet-Európai-síkságig húzódó, nagyrészt sztyeppével borított övezet része. Ezen az ország északi felében lévő részen helyezkedik el Asztana. A Szovjetunió megszűnését követően a soknemzetiségű Kazahsztán ún. elnöki köztársasággá alakult át, amelyet évtizedekig – egészen a közelmúltig – Nurszultan Nazarbajev elnök személye és tekintélyelvű vezetése tartott egyben. Az új főváros felépítését is ő szorgalmazta, erről már 1994-ben megszületett a döntés, azonban Asztanát – az akkori Akmolát – később, 1997-ben nyilvánították fővárossá (Abzhapparova 2019). Asztana a sztyeppére épült, de története nem előzmény nélküli. Története a XIX. század elejéig nyúlik vissza. Kazahsztán ekkor már az orosz cár fennhatósága alá tartozott. Oroszok alapítottak itt egy kereskedőtelepet 1830-ban. 1832-ben a település az Akmolinszk nevet kapta, viszonylag kevés épület maradt fenn ebből az időszakból. A szovjet időkben (1961-től) új nevet kapott: Celinográd – a név a szűzföldekkel kapcsolatos. A Szovjetunió felbomlása után, 1992-ben újabb névváltozás történt: Akmola, majd 1998-ban keresztelték Asztanára, melynek jelentése annyi, mint „főváros” (Horváth 2015). Ezzel azonban a nevét már addig is meglepően sokszor változtató város elnevezésének története nem ért véget. 2019-ben a frissen hivatalba lépett Tokajev, akkor még, mint ügyvezető államfő, a Nazarbajev iránti lojalitás túlzó gesztusaként a fővárost Nurszultanra nevezte át (Gyene 2019). Ez a név azonban csak rövid ideig élt: 2022-ben ismét visszakapta a korábbi Asztana nevet.

3. ábra

A Bajterek-emlékmű



Forrás: A szerző felvétele (2019).

A városban már most számos, kicsit az Öböl-menti arab államok nagyvárosait idéző futurisztikus épület emelkedik, köztük a Bajterek- emlékmű (3. ábra), aminek tetején ki-látó is működik. Ugyanakkor, különösen a város külső kerületeiben még szép számmal állnak a Hruscsovi időkben épült hagyományos „szocreál” lakótelepi épületek is. A város tágas, szellős, a szerző személyes benyomása volt, hogy még csak nagyon részlegesen beépített, mivel az épületegyüttesek között olykor hatalmas üres telkek is húzódnak.

Asztana felépítése előzetes városépítészeti tervek alapján folyt, a kazah kormány 1998-ban tendert írt ki, amelyre 40 nemzetközileg ismert építész és várostervezőt hívtak meg. Köztük a japán Kisho Kurokawát, aki az első díjat elnyerte. Ennek nyomán, a japán kormány támogatásával elkészültek a tervek, azonban a kazah fél végül egy másik – szaúdi – terv mellett döntött (The JICA Study). Később további terv is készült, „Nur-Sultan Masterplan 2030” néven, amely egy részletét ld. a 4. ábrán.

4. ábra

A Nur-Sultan Masterplan 2030 egy részlete



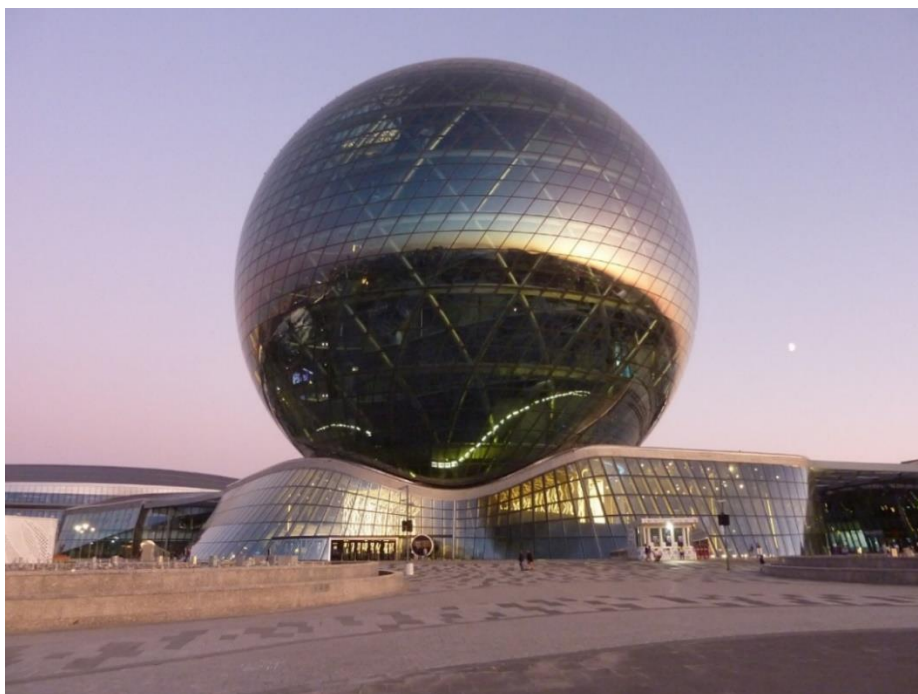
Forrás: Space Syntax (2019).

A terv azzal számol, hogy a város ma nagyjából egymilliós lakossága további mintegy 60%-kal növekszik. Mindemellett a lakó- és hivatali épületek, valamint az utak és egyéb infrastruktúra tervszerű elhelyezése számottevően hozzájárul a fenntarthatósághoz, például a gépkocsihasználat 10%-nyi csökkenésével számol, ami a károsanyag-kibocsátás szempontjából lényeges (Space Syntax 2019). Mindez egy energiahordozókban gazdag ország esetében különösen tiszteletre méltó, hiszen nem gazdasági kényszer, nem az importszámla csökkentésének szándéka vezetett az energiafelhasználás csökkentésének szándékához.

Az energiafelhasználás tudatosságát jelképezi a városban működő Nur Alem (A Jövő Energiái) Múzeum, amely szintén a futurisztikus építészet egyik jellegzetes komplexuma (5. ábra).

5. ábra

A Nur Alem (A Jövő Energiái) Múzeum



Forrás: A szerző felvétele (2019).

Asztana lakossága a fővárosi lét okán az utóbbi húsz évben számottevően növekedett, ám így is csupán a már említett egymillió fő körüli körüli a lakossága. A régi főváros, Almati (ismertebb – orosz – nevén: Alma-Ata) még mindig közel kétszeres népességével (mintegy 1,9 millió fő) továbbra is az ország legnagyobb városa és fontos gazdasági, oktatási és kulturális központja.

Az új főváros létesítésének projektje, annak magas költségei miatt, nem volt egyértelműen népszerű a lakosság körében. A döntően szénhidrogén-exportnak köszönhető, dinamikus növekvő exportbevételek azonban erre kellő fedezetet nyújtottak. Az áthelyezés oka több irányban gyökeredzik. Kétségtelenül fontos szempont volt Almati periferiális elhelyezkedése, a város további terjeszkedésének ráadásul domborzati akadályai is vannak, míg Asztana fekvése centrálisabb, ráadásul a sík vidéken a város terjeszkedésének nincsenek domborzati akadályai sem. Azonban ennél minden bizonnyal fontosabb volt az a körülmény, hogy az ország északi sík vidékeit a kormányzat ősi kazah területnek tekinti, ám ebben a régióban az orosz ajkú népesség igen jelentős, ráadásul Oroszországgal több ezer kilométer hosszan közvetlenül határos. Emiatt a (volt) államfő a régió erősebb kazah kötődését kívánta megteremteni, és ezáltal megelőzni egy olyan forgatókönyvet, amelyhez hasonló Ukrajna esetében valósággá vált.

Míndez látszólag ellentmond annak, amire Köppen (2013) is utal, nevezetesen annak, hogy szemben az európai szovjet utódállamokkal, különösen a baltiakkal, Kazahsztánban nem volt számottevő oroszellenesség, vagy függetlenedési törekvés a Szovjetuniótól, ezért az állami önállóság lehetősége szinte váratlanul és felkészületlenül érte a kazahokat 1991 végén.

A sajátos építészeti alkotások, illetve maga a város, ha nem is mondható Dubai közép-ázsiai másának, de mindenképpen lenyűgöző. Ugyanakkor Laszczkowski (2015) tanulmányában részletesen elemzi azt a disszonáns kettősséget, amely a városban élők, vagy az oda utazókat érheti. Egyrészt a látványos új alkotások, struktúrák a remény, a büszkeség és a lelkesedés érzését keltik az ország iránt a polgároknál. Ugyanakkor, a tervezés szokatlansága, az anyaghibák, és az új építésű környezet az elidegenedés, az élettelenesség, a képmutatás és az instabilitás érzetét sugározzák.

Az új főváros projektjébe pumpált hatalmas összegek a kétségtelenül látványos eredmények, valamint az igen optimista kormányzati megnyilatkozások mellett Asztana – és más kazah városok – esetében számos tennivaló van még ahhoz, hogy valóban okos városokká válhassanak. Ennek feltételeivel kapcsolatban számos tanulmány készült, mint Vasa és tsai (2023), Kredina és tsai (2021), valamint Shalbolova és Kenzhegalijeva (2018). Utóbbi szerint korántsem az informatikai-technológiai háttér, hanem egészen más tényezők javítását tartják szükségesnek rövid-, illetve középtávon. Ezek a következők:

- Az innovációs politika országos és önkormányzati szintű erőfeszítései összehangolásának javítása.
- A jogi keretfeltételek átláthatóságának és a magánélet védelmének növelése.
- A polgárok bevonása a projektek végrehajtásába
- Részvétel a nemzeti és nemzetközi tudásmegosztó hálózatokban.
- A magán- és állami szervek bevonása révén az új infrastruktúra kiépítése folyamatának „okos” kiigazítása (Shalbolova, Kenzhegaliyeva 2018).

Az intézményi feltételek javítása tekintetében – különösen nemzetközi vonatkozásban – számottevő hozzájárulást jelenthet az 2018-ban megnyílt Asztanai Nemzetközi Pénzügyi Központ (Astana International Financial Center, AIFC) amely a Dubai Nemzetközi Pénzügyi Központ intézményi modelljét alkalmazza (Yeung és tsai 2020).

Következtetések

A tanulmány az új nigériai és kazah főváros, Abuja és Asztana példáján keresztül igyekezett bemutatni egy-egy igen nagy horderejű és összetett projekt legfontosabb tényezőit és tapasztalatait. Bár a fővárosok átköltöztetését motiváló okok és kormányzati megfontolások a két ország esetében nem teljesen azonosak, mégis ki lehet emelni néhány közös vonást.

- Ezek között mindenképpen említést kíván, hogy mindkét ország nemzetépítési folyamata még korántsem fejeződött be. Nigéria, akárcsak szinte minden más volt afrikai gyarmat, megörökölte a gyarmatosító hatalmak által meghúzott határait, amelyek nem voltak tekintettel az ott élő nemzetiségekre. Kazahsztán esetében a hatalmas területen (Nigéria területének nagyjából háromszorosa, míg népessége kevesebb, mint egytizede) szintén számos nemzetiség él, és jól lehet összességében a kazahok vannak többségben, ám Oroszország közvetlen szomszédságában az ország északi, orosz többségű részeinek integrációja (és megtartása) érdekében korántsem csupán szimbolikus lépés volt a főváros áthelyezése.
- Mindkét ország esetében földrajzi okok is közrejátszottak. A régi fővárosok, Lagos és Almati egyaránt az ország szélén helyezkedik el. E városok fejlődésének, és a lakosság további növekedésének földrajzi-fizikai akadályai vannak. Az Atlanti-óceán mellett fekvő Lagos, mindig is Nyugat-Afrika legfontosabb kereskedelmi központja volt, ezért valójában nem mondható, hogy klasszikus értelemben a periférián helyezkedik el, bár a Benini Köztársaság határa Lagostól alig egyórás autótú. Almati elhelyezkedése viszont még a szovjet időkben

is biztonsági kockázatokat hordozott, akkor elsősorban a viszonylag közeli szovjet-kínai határ miatt, ám a Szovjetunió megszűnését követően Almati városa gyakorlatilag a kazah-kirgiz határon helyezkedik el, belvárosa légvonalban attól alig 30 km-re fekszik.

- Mindkét ország esetében elmondható, hogy olajban, földgázban gazdagok, így az utóbbi évtizedek során a szénhidrogén-export jelentős bevételekhez juttatta őket, így a finanszírozáshoz nemcsak magánbefektetők, hanem jelentős állami források is rendelkezésre álltak. Nigéria esetében ugyan a helyzet 2015 után jelentősen romlott, ám az abujai fejlesztések jelentős része addigra már megvalósult.
- Mindkét ország esetében igaz, hogy az új fővárosok, bár elődeiknél centrálisabb fekvésűek, továbbá létesítésüket nagyon alapos és professzionális tervezés előzte meg, az utóbbi nagyjából 20–25 év során – amióta fővárosokká váltak – messze nem tudták átvenni a régi fővárosok gazdasági, társadalmi és kulturális központ szerepét. Jóllehet, ez a tanulmány bevezetésében említett további országok esetében sem igazán következett be. Lagos és Almati továbbra is a legnépesebb városok és gazdasági, kulturális, valamint társadalmi szerepük domináns. Lagos a globális városok ranglistáján 2008 és 2016 között az 53-dik helyről a 80-adikra került. Ebből is látható, hogy miközben Lagos maradt globális város, bizonyos globális és regionális funkciók áthelyeződtek (Hales és tsai 2016). (A hivatkozott kimutatásban sem Abuja, sem a régi és új kazah fővárosok nem szerepelnek.) Az új fővárosok, hosszabb távon, valószínűleg nem lesznek képesek az ország települési struktúrájában az első helyre kerülni és a régi főváros „maguk alá” betagolni, sokkal valószínűbb, hogy két-, esetleg több pólusúvá lesz az ország, amelyben a régi és új fővárosok komoly regionális központokként fognak működni ugyan, de országos szinten inkább rivalizálnak majd egymással.

Mindkét országban a fővárosok áthelyezésének voltak jelentős támogatói, politikai és üzleti/gazdasági oldalról egyaránt, ám komoly ellenzői is akadtak. Utóbbiak szerint a fejlesztés költségei horribilisek és a jövőben aligha térülnek meg. A szerző ebben nem szeretne állást foglalni. Az mindenestre valószínű, hogy az eltelt 20–25 év még mindig nem volt elegendő történeti távlat ahhoz, hogy felelősen, megbízhatóan megválaszolhassuk a kérdést: „Vajon megérte-e?”.

Irodalom

- Abzhapparova, B. Zh., Akanov, K. G., Bagdatova, S. A., Ilyassova, K. M., Shamshieyeva, G. S. (2019): The establishment of Astana city -the capital of contemporary Kazakhstan *Вестник Томского государственного университета. История*. 2019. № 62 УДК 94 (574.24) DOI: 10.17223/19988613/62/11
- Adeponle B. J. The Integrated City as a Tool for Sustainable Development Abuja Master Plan *Journal of Educational and Social Research* Vol. 3 (5) August 2013 Doi:10.5901/jesr.2013.v3n5p145
- Agbaeze, E. K., Ofobruku. S. A., Chukwu1, B. I., Influence of Entrepreneurial Innovation on Sustainable Solid:Waste Recycling in Abuja, Nigeria *Periodica Polytechnica Social and Management Sciences*, 29(1), pp. 10–20, 2021 <https://doi.org/10.3311/PPso.12626>
- Gumel, I O. A., Aplin, P., Marston, C. G., Morley, J., Time-Series Satellite Imagery Demonstrates the Progressive Failure of a City Master Plan to Control Urbanization in Abuja, Nigeria *Remote Sensing (MDPI)*. 2020, 12, 1112 DOI:10.3390/rs12071112
- Gyene, P. (2019): Kazahsztán Nazarbajev nélkül? A Nazarbajev-korszak mérlege és a hatalomátadás kérdőjelei. *Külgügyi Szemle*, 18: 4., 3–20.
- Hales, M., Peterson, E., Pena, A. M., Dessibourg-Freer, N. (2016): Global Cities 2016 AT Kearney, 2016 (14 p.) <https://www.kearney.com/documents/291362523/291366933/Global+Cities+2016.pdf/934b2d25-89fa-00d2-ee9a-b053b92b5230?t=1500535708000>
- Horváth Zs. (2015): Asztana, az eurázsiai sztyeppe ékköve: élmények és látnivalók a fiatal kazah fővárosban Pázmányos Építészettörténészek Klubja; 2015. november 25. <http://epklub.blogspot.com/2015/11/asztana-az-eurazsiai-sztyeppe-ekkove.html>
- Infostart/MTI (2022): Mégis visszakapja korábbi nevét Kazahsztán fővárosa (2022. szeptember 13.) <https://infostart.hu/kulfold/2022/09/13/megis-visszakapja-korabbi-nevet-kazahsztan-fovarosa#>
- Kazinform (2016): Costs spent for Astana construction fully recovered - N. Nazarbayev 29 January 2016, 14:31 https://www.inform.kz/en/costs-spent-for-astana-construction-fully-recovered-n-nazarbayev_a2865240
- Keenan, J. (2013): Castles in the Steppe: Who Benefits from Kazakhstan's Gleaming New Buildings? *The Atlantic*, 2013 augusztus 12. <https://www.theatlantic.com/international/archive/2013/08/castles-in-the-steppe-who-benefits-from-kazakhstan-gleaming-new-buildings/278575/>
- Köppen, B. (2013): The production of a new Eurasian capital on the Kazakh steppe: architecture, urban design, and identity in Astana *Nationalities Papers: The Journal of Nationalism and Ethnicity*, 41:4, 590-605, DOI: 10.1080/00905992.2013.7677912013
- Kredina A.A., Koshkina O.V., Vasa L.(2021): The Use Of Payment Cards In Kazakhstan: Analysis And Forecast. *Economics: the strategy and practice*. 2021; 16(3): 106–116. <https://doi.org/10.51176/1997-9967-2021-3-106-116>.
- Kovács, D. (2022): Múzeumunkba kerül Pintér Béla és Botló Márta építészeti hagyatéka Magyar Építészeti Múzeum <https://memmdk.hu/cikkek/hirek/muzeumunkba-kerul-pinter-bela-es-botlomarta-epiteszeti-hagyateka>
- Laszczkowski, M. (2015): 'Demo version of a city': buildings, affects, and the state in Astana *Journal of the Royal Anthropological Institute (N.S.)* 22, 148–165. <https://doi.org/10.1515/9781789203325-009>
- Millar, J. (2016): Inside Astana, Kazakhstan: The 40 Billion Dollar City GQ, 2016. december 28. <https://www.gq.com.au/lifestyle/travel/inside-astana-kazakhstan-the-40-billion-dollar-city/news-story/1a3b7b9ac1c751efb23f827e456385d8>

- Obiadi, B. N., Ezezie, A. M., Uduak, P. U. (2019). Abuja: Nigeria's Spatial Economic Turmoil and Urban Development Disarray. *Current Urban Studies*, 7, 371-398. <https://doi.org/10.4236/cus.2019.73019>
- Ogochukwu1, C. G., Chioma, J-N. A., Ogochukwu, O. F., Chukwudi, E. C., Ogorchukwu, I. M. (2022): Rapid spatial growth of cities and its planning implications for developing countries: a case study of Abuja, Nigeria *Indonesian Journal of Geography* Vol 54, No 2 (2022): 313–320. DOI: 10.22146/ijg.70316
- Pritz, H. (2005): Háttéranyag Bársony András politikai államtitkár nigériai látogatásához – Városismertető. A Magyar Nagykövetség belső tájékoztató anyaga, Abuja, 2005. január 11.
- Sassen, S. (1991): *The Global City*. Princeton University Press, Princeton.
- S. O. Mohammed, J.O. Akinyede, C.J. Nwagwu (2005): Abuja Image Map National Space Research Development Agency (NASRDA), Abuja
- Shalbolova, U., Kenzhegaliyeva, Z.: Main directions of “Smart city” development in the Republic of Kazakhstan MATEC Web of Conferences 251, 05042 (2018) IPICSE-2018 <https://doi.org/10.1051/mateconf/201825105042>
- Space Syntax (2019): Nur-Sultan Masterplan 2030 <https://spacesyntax.com/project/nur-sultan-masterplan-2030/>
- Tarrósy, I. (2014): Nigéria választ – Újrázik-e Goodluck Jonathan? *Afrika Tanulmányok*, 4., 5–12. <https://journals.lib.pte.hu/index.php/afrikatanulmanyok/article/view/4169/3873>
- The JICA Study on the Master Plan for The Development of the City Astana Republic of Kazakhstan Final Report Vol II. Main Report (48 p.) https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/11652708_02.pdf
- Updating the integrated master plan of Abuja for 2040 (2018): Yachiyo Engineering Co., Ltd. [Project: The Basic Data Collection Survey for the Review and Upgrading of Integrated Urban Development Master Plan of Abuja, FCT in Nigeria Client: JICA; Duration: December 2018 - March 2019] <https://www.yachiyo-eng.co.jp/e/case/abujacitymp/>
- Vasa, L., Kireyeva, A. A., Nurbatsin, A., Kredina, A. (2023): Analysis of the Impact of ICT on Economic Growth: Empirical Data from 16 Regions of Kazakhstan *Acta Polytechnica Hungarica* Vol. 20, No. 3, 2023 http://acta.uni-obuda.hu/Vasa_Kireyeva_Nurbatsin_Kredina_132.pdf
- Yeung, H., Huang, F., Bekmurzayeva, Z., Janaidar, D. (2020): Institutional Development and the Astana International Financial Center in Kazakhstan *Washington University Global Studies Law Review* Volume 19 Issue 1 2020 53–83. <https://journals.library.wustl.edu/globalstudies/article/580/galley/25386/download/>

Brenner, J. (2022): Berlin, mint globális város? Egy kritikus megközelítés. CITY.HU Várostudományi Szemle. 2(4), 171–179.

POLICY STUDIES

Berlin, mint globális város? Egy kritikus megközelítés

Brenner János¹

Absztrakt

A „globális város” S. Sassen és hasonlóan más kutatók által meghatározott fogalma alapján Berlin nem tűnik valóban magas rangú globális városnak. Berlin inkább provinciális, semmint globális. Ha a berlini székhelyű nagyvállalatokat forgalmuk alapján szemléljük, az első öt között mindössze egy nagy nemzetközi játékost találunk. Frankfurttal összehasonlítva a berlini tőzsde csak másodosztályú. A berlini termelő ipar nem tudta visszazerezni a II. világháború előtti jelentőségét. Berlin városi közigazgatása nem képes megoldani a megfizethető lakhatás problémáit. 2021-ben Berlin nem tudta megfelelően megszervezni a szövetségi parlamenti és a helyhatósági választásokat. Bajorországgal és Szászországgal összehasonlítva a berlini városi iskolák teljesítményi szintje igen alacsony, holott a közoktatás színvonala a magasszintű globális teljesítmény egyik előfeltétele. A berlini egyetemek összefogása a német kiváló egyetemek hálózatának része, ugyanakkor a két müncheni egyetem külön-külön is megüti ezt a mércét. Műkincseikkel a berlini múzeumok világcsúcscok, de ezeket Berlin a porosz királyoktól örökölte és beruházásait jórészt a szövetségi kormány finanszírozza, tehát a csúcs nem Berlin, mint város érdeme. Berlin globális városi szerepében 1999 óta pozitív szerepet játszik a szövetségi parlament és kormány jelenléte. Tekintettel Németország föderatív szerkezetére, Berlin hiányosságait olyan városok, mint Hamburg és München kompenzálni tudják.

Kulcsszavak: székhely, termelőipar, megfizethető lakhatás, közoktatás, egyetemek, választások, föderalizmus

¹ Prof. Dr. Brenner János, címzetes egyetemi tanár a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen (BME), okl. építészmérnök, építési asszessor, várostervező, a Berlini Építészakara (AKB) tagja, a Német Városepítési és Területrendezési Akadémia (DASL) levelező tagja.

Abstract

According to the definition of the term “global city”, as delivered by S. Sassen, and in similar way by other scientists, Berlin doesn’t seem really a high-ranking global city. Berlin seems to be more provincial than global. Regarding the turnover of companies having their headquarter in Berlin, there is only one big international player under the first five. Compared with Frankfurt, the Berlin Stock Exchange is only second class. The manufacturing industry in Berlin wasn’t able to reach again its importance before World War II. The city administration of Berlin is not able to resolve the problems of affordable housing. In 2021, Berlin wasn’t able to organize properly elections at federal and local level. Compared with Bavaria and Saxony, the performance level of Berlin’s municipal schools is very low, notwithstanding that quality of education is a prerequisite of high-level global performance. A combination of universities in Berlin is part of the German excellence universities’ network, but both of the universities of Munich are members on their own right. With their treasury of arts, the museums of Berlin are globally top, but this treasury is inherited from the Kings of Prussia and its investments are in large part financed by the federal government, and not a merit of Berlin as a city itself. The presence of the federal parliament and government since 1999 is a positive factor of Berlin’s role as global city. Taking into account Germany’s federal structure, Berlin’s deficits can be compensated by cities like Hamburg and Munich.

Keywords: headquarter, manufacturing industry, affordable housing, education, universities, elections, federalism

A „globális város” („global city”) meghatározásának sok változata van, mióta Sassen (1997) elkezdett a kérdéssel foglalkozni. Sassen szerint a globális városban a világgazdaság irányító központjait, vezető gazdasági ágazatokat (mint pl. a vállalkozásokhoz kapcsolódó pénzügyi és egyéb szolgáltatások) piacait és telephelyeit találjuk, beleértve az innovációk termelését. A Globalization and World Cities Research Network – egyszerűsítve – csúcshintű vállalkozások városok közötti üzleti kapcsolatai alapján alfa, béta és gamma rangsorolást alkalmaz, ebben 2020-ban az „alfa ++” rangot csak New York és London éri el, Berlin – többek közt Budapesttel és Hamburggal együtt – a „béta ++” kategóriában található; a rangsorolás kritériumainak tárgyalásától itt eltekintünk. (lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/world2020t.html 2020) Brunotte et al. (2005) nyomán a globális város olyan metropolisz, melyben nemzetközileg működő vállalatok székhelyeinek, valamint rangos, a vállalkozásokhoz kötődő szolgáltatások (kvarter szektor) különösen erős koncentrációjával találkozunk. A metropolisz fogalma szemlátomást átfedésben van a globális város fogalmával: Gerhard (2018) szerint az olyan

városokat, melyek bizonyos nagyságot és jelentőséget értek el, metropoliszként határozzák meg különféle kritériumok alapján, pl. lakosságszám és laksűrűség; ugyanakkor számos szerző a „megacity” fogalmával többé-kevésbé azonos fogalomként használja. Gerhard (2018) ugyanakkor hangsúlyozza, hogy a globális város nem szükségszerűen milliós lakosságszámú város, hanem a globális város fent felsorolt kritériumai mellett pl. a nemzetközi migráció célpontjai közé is tartozik. Szerepet játszik továbbá a meghatározásokban a metropolisz és a metropolisz-térség fogalma; Gerhard (2018) nyomán – némiképpen egyszerűsítve – a metropolisznak egy magja van (mint pl. Berlin), míg a metropolisz-térség hasonló nagyságrendet elérve több mag köré szerveződik (mint pl. a Ruhr-vidék). A német Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO, Területrendezési Miniszterkonferencia) meghatározása szerint „az európai jelentőségű német metropolisz-térségeket a lényeges, magas teljesítőképességű, nemzetközi versenyben álló nemzeti gazdasági térségek alkotják. Bennük fonódnak egybe az európai és globális jelentőségű irányító, ellenőrző, innovációs és versenyfunkciók, valamint a művelődési és tudományos intézmények. Ezen térségeket innovatív, többszintes kooperációs governance-szerkezetek jellemzik, melyek képessé teszik a térségeket impulzusadásra különösen a klíma- és a cluster-politikában, valamint a nemzetközi hálózatalakításban.” (Leitbilder 2016:8, ford. BJ) Berlin városa a dokumentum első irányelvét, a versenyképesség emelését célzó térképi ábrázolásán (Leitbilder 2016: 14) mint a „fővárosi régió magja” szerepel, az ábrázolásban hierarchikusan egy szinttel az „európai metropolisz-térségek magjai” fölé emelve. A térség egységes tervezéséről a Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, a két tartomány államszerződéssel létrehozott közös hivatali egysége gondoskodik, amely eredetileg afféle „jobb híján” megoldás volt, miután a két tartomány fúziója meghiúsult, de azóta pl. a területrendezési tervek egyeztetése, az infrastruktúra koordinált fejlesztése, a központi szerepkörök megállapítása és hasonló kérdések terén viszonylag eredményesen működik. (gl.berlin-brandenburg.de)

Ha megnézzük a berlini székhelyű nagyvállalatokat, valóban nemigen találunk nemzetközi jelentőségűt közöttük. A listenchampion.de/produkt/unternehmen-berlin/ (2022) honlap szerint üzleti forgalma alapján első helyen a Deutsche Bahn AG áll, amely ugyan nemzeti, de semmiképpen sem nemzetközi „champion” és a szövetségi állam 100%-os tulajdonában áll, székhelye tehát nem gazdasági, hanem politikai döntés függvénye. Második helyen a Bayer Pharma AG áll, gyógyszeripari nagyvállalat, azonban a – valóban nemzetközi jelentőségű – Bayer-konzern leányvállalata, amelynek fő székhelye Leverkusen. Harmadik a Zalando SE divatkereskedelmi cég, amely legalábbis egész Európában aktív. Negyedik helyen találjuk a Dussmann Group-ot mint szolgáltató, elsősorban facility management céget, noha családi vállalkozásként inkább helyi kötődésű. Ötödikként a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft következik,

amely a fent említett magasszintű szolgáltatók közé tartozik a nemzetközi hálózat német ágazataként. Ha a foglalkoztatottak száma szerint rangsorolunk, akkor az első öt sorrendje: Deutsche Bahn AG, Charité (egyetemi kórház, jelentős kutatási feladatokkal), Vivantes (egészségügy), Berliner Verkehrsbetriebe (helyi közösségi közlekedés, szolgáltatásainak színvonala viszonylag alacsony), Deutsche Post DHL (logisztika) – csak hatodik helyen jön a Daimler mint a valóban világszerte jelentős, de stuttgarti székhelyű autópai cég berlini gyára. (businesslocationcenter.de/informationen-fuer-neu-berliner/arbeiten-in-berlin/arbeitgeber-berlin 2022) A berlini tőzsde legfeljebb regionális jelentőségű: míg a „globális bajnokok” közé tartozó Frankfurter Wertpapierbörse 2018. évi kereskedelmi forgalma 40,5 milliárd euróra rúgott, addig a Berliner Börse mindössze 4,6 milliárd euró forgalmat produkált. (alleaktien.de/lexikon/boersen-in-deutschland 2022)

A „klasszikus” termelőipar messzemenő távollétének – és ezzel összefüggve a tőzsde viszonylag csekély szerepének – történelmi okai vannak, nevezetesen az évtizedes megosztottság a II. világháború után: míg Kelet-Berlinben az ottani nagyüzemeket államosították, Nyugat-Berlinben – minden állami támogatás ellenére – a hagyományos, nagy cégek esetleges szovjet támadástól tartva és figyelembevéve a határok által megnehezített logisztikát, székhelyüket Nyugat-Németországba helyezték át. Ennek klasszikus példája az 1847-ben Berlinben Siemens & Halske néven alapított, majd később részvénytársaságként Siemens AG néven szereplő világkonzern, amelynek központja 1949-ben München lett. (wikipedia.org/wiki/Siemens 2022) 1989/90 után Berlinnek nem sikerült visszaszereznie hajdani ipari vezető szerepét – ennek okai immár a tudománytalan spekulációba vezetnek, de az egyik okot kétségkívül a berlini (mind tartományi – azaz városi –, mind kerületi szintű) közigazgatás viszonylag alacsony színvonalú működésében kereshetjük. Már Sassen (1997) is utalt arra, hogy a globális városok teljesítményének árnyoldala az ehhez tartozó többnyire manuális és alacsony jövedelemmel járó szolgáltatásokat végző, gyakran halmozottan hátrányos helyzetben élő, részben migrációs háttérű csoportok nem megfelelően kielégített lakáskereslete. Ha a kérdés lakáspolitikai aspektusát nézzük, akkor Berlin, összehasonlítva Hamburggal – amellyel pedig állítólag a fent idézett „béta +” besorolással egy „súlycsoportban” van –, igen gyengén szerepel. A „Tagesspiegel” 2019. július 1-i cikkében egy lakáspolitikai sajtókonferenciáról beszámolva, idézi Axel Gedaschko, a Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen (GdW) (Német Lakás- és Ingatlanvállalatok Országos Egyesülete) pikáns módon hamburgi származású elnökének nyilatkozatát a berlini lakáspolitikáról: eszerint az utóbbi 12 évben (vagyis 2007–2018 között) Berlinben csak 12 800 szociális lakás épült, a feleakkora Hamburgban viszont 28 500. Gedaschko szerint Berlin „teljesen eltolta. Berlinnek tulajdonképpen kétszer annyit kellene tennie,

mint Hamburgnak. A berlini politika csődöt mondott.” (ford. BJ) Gedaschko szerint a szociális lakások iránti igénynek Berlin 2019-ben csak 34%-át tudta kielégíteni. (tagesspiegel.de/wirtschaft/immobilien/berlin-hat-es-komplett-versemmelt-5940634.html 2019) Hasonló következtetésekre jut a „Der Spiegel” 2021. május 22-i, „Beim Wohnungsbau liegt Hamburg deutlich vor Berlin” („A lakásépítésnél Hamburg messze Berlin előtt jár”) című cikkében. A cikk idéz egy szakvéleményt, miszerint a lakásépítés összességében 2021-re Berlinben valamelyest ugyan javult: 1000 lakosonként Berlinben 4,6 lakást adtak át, míg Hamburgban 4,9-et, de a szociális lakásépítésben Berlin továbbra is a hamburgi teljesítménynek csak mintegy 50%-át produkálta. (spiegel.de/wirtschaft/soziales/wohnungsbau-gutachten-bescheinigt-hamburg-vorbildliche-baupolitik-a-82bba584-83e8-4df4-9db8-06eee932a7ce 2021)

A berlini lakáspolitikának különösen vitatott eleme volt az ún. lakbársapka („Mietendeckel”). Az itteni, 2019-ben kb. 1,949 millió darabot számláló (valamennyi lakóháztípusban található, tehát többszintes lakóházak, sorházak, ikerházak, szabadon álló családi házak) lakásállománynak jó része, kb. 800 000 darab bérlakás, lakáskezelő és -építő nagyvállalatok tulajdonában van (a lakásállomány 42%-a), további kb. 320 000 „nem profi”, kisebb tulajdonosok kezében, mint az ahogy a II. világháborút követő kommunista államosításokig a klasszikus „sarokház” esetében hasonlóan többnyire szabadfoglalkozásúak – építésszek, orvosok, ügyvédek – de facto nyugdíjbiztosítását képezte. További kb. 305 000 lakás saját használatú magántulajdon, kb. 300 000 a városi tulajdonú lakáskezelő vállalatoké és kb. 186 000 a lakásszövetkezeteké. (<https://wohnungsbaugenossenschaften-berlin.info/wohnungsmarkt/> 2022) Nem csoda, hogy ilyen tulajdonosi összetételnél a folyamatos lakbéremelkedés – amely evidensen összefügg a szenátus (a tartományi kormány) elhibázott lakáspolitikájával – állandó politikai viták tárgya. A lakbársapkára vonatkozó törvényt a berlini szenátus törölte honlapjáról, miután azt a Szövetségi Alkotmánybíróság (Bundesverfassungsgericht) alkotmányellenesnek és ezzel semmisnek nyilvánította, ezért csak közvetett forrásokból lehet arról tájékozódni. A 2020. január 30-án a képviselőház (a tartományi parlament) által elfogadott berlini lakbérkorlátozási törvény (Gesetz zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mietenbegrenzung, röviden: MietenWoG Bln) egyrészt előírta, hogy a 2019. június 18-án érvényes lakbért nem volt szabad túllépni, noha 2022. január 1-től maximum 1,3%-os (!) inflációs pótlékot lett volna szabad kivetni, ami a mai inflációnál – sajnos – már egyenesen nevetségesen hangzik. A tilalom vonatkozott a már előzetesen szerződésben rögzített esetleges emelésekre is, vagyis azokba visszamenőleg belenyúlt. A törvény – itt eltekintünk a részletektől – a bérlakásokat 12 kategóriába osztotta be, 3,92 €/qm és 9,80 €/qm közötti felső lakbérhatárral, sőt, ezen túlmenő, már érvényes szerződésen alapuló lakbéréknél azok csökkentését írta elő. (wikipedia.org/wiki/Mietendeckel 2022) Már ebből is látszik,

hogy milyen drasztikus és hiánygazdasági stílusban beavatkozó intézkedésről van szó, amely a gyakorlatban egyetlen plusz lakás építéséhez nem vezetett, sőt inkább elriasztotta a potenciális befektetőket – nem csoda, hogy összesen 282 érintett az alkotmánybírósághoz fordult, a törvény megsemmisítését indítványozva. Az alkotmánybíróság ezt 2021. március 25-i határozatával meg is tette, bár nem azzal az indoklással, amit az indítványozók többsége feltehetően várt, nevezetesen, hogy a lakbérsapka mint olyan alkotmányellenes, hanem csak a berlini lakbérsapka volt az, mert a berlini tartományi törvényhozásnak nem volt jogköre a törvény megalkotására, erre csak a szövetségi törvényhozás jogosult. (bundesverfassungsgericht.de/e/fs20210325a_2bv000120.html 2021).

Miután a többnyire a politikai spektrum balszárnyán található lakáspolitikai kezdeményezéseknek ez nyilvánvalóan nem lehetett megfelelő végeredmény, nagyszabású kampányt indítottak több nagy lakásépítő társaság kisajátítása érdekében – a német alkotmány (Grundgesetz) 15. cikkelye ezt megfelelő kártalanítás ellenében lehetővé teszi. A berlini népszavazáson 2021. szeptember 26-án a választóközönség megszavazta az indítványt. Mivel ún. „határozati népszavazás” történt, vagyis a szavazóközönség többsége a szükséges intézkedések meghozatalára szólított fel a szenátust (ellentétben az ún. „törvényi népszavazással”, amelyben konkrétan megfogalmazott törvényjavaslatról döntenek), még nem világos, hogy ennek milyen következményi lesznek. ([wikipedia.org/wiki/Deutsche_Wohnen_%26_Co._enteignen#Volksentscheid_am_26._September, 2022](https://wikipedia.org/wiki/Deutsche_Wohnen_%26_Co._enteignen#Volksentscheid_am_26._September,_2022)) A Neue Zürcher Zeitung 2021. július 7-én a népszavazás várható következményei között megemlítette, hogy a kezdeményezők a mintegy 240.000 kisajátítandó lakásért mindössze 8 milliárd eurót akarnak fizetni, ami messze a szenátus által becsült, 28,8–36 milliárd euró közötti piaci érték alatt maradna, tehát de facto kommunista jellegű, vagyis jórészt kártalanítás nélküli kisajátításról lenne szó – „ennek a jogállamisághoz már semmi köze nem lenne”, mondta Maren Kern, a berlin-brandenburgi lakásvállalatok szövetségének elnöke (ford. BJ). (nzz.ch/wirtschaft/enteignungs-volksentscheid-naechstes-wohnungsexperiment-in-berlin-ld.1633609 2021) Hogy ez a népszavazás sem produkált egyetlen további lakást sem, az szintén evidens. Az ügy külön pikantériája az, hogy már 2019-ben vita tárgya volt, vajon miért döntött az (akkor is) szociáldemokrata vezetésű szenátus arról, hogy 2004-ben miért adott el 65.000 városi tulajdonú lakást a Deutsche Wohnen nevű lakásfenntartó vállalatnak kb. 2,2 milliárd euróért, vagyis lakásonkénti átlagban mai szemmel irreálisan alacsony kb. 35 ezer euróért, amiért most akár 150 ezer euró kártalanítást kell fizetnie? 2004-ben valóban – ezt ma már nehéz elképzelni – lakásfőlölség volt Berlinben, de óvatos, hosszútávú és globális városhoz (ha ezt a kifejezést minőségi követelménynek is tekintjük) illő, hosszútávú lakáspolitikának nem lett volna szabad ilyen rövidlátón cselekednie. (<https://www.bz-berlin.de/archiv-artikel/warum-sarrazin-und-wowereit-berlins-wohnungen-verkauften> 2019).

Említettem 2021. szeptember 26-át, ami igencsak ominózus dátumként került be a berlini történelembe – röviden: ezen a napon választották nemcsak egész Németországban a szövetségi parlament alsóházát (Bundestag), hanem Berlinben a tartományi képviselőházat és a kerületi közgyűléseket is, amely mindkettő súlyos szervezési hibák miatt botrányba fulladt, mert a szenátus nem szállítottatott kellő mennyiségű szavazócédulát, részben nem a megfelelő helyre, részben nem idejében, miközben pedig a városban maratoni futóversenyt rendeztek számtalan útlezárással, lehetetlenné téve a választási logisztikát – olyannyira, hogy a berlini választásokat a tartományi alkotmánybíróság döntése alapján egészben, a Bundestag-választást pedig részben meg kell ismételtetni. (<https://www.nzz.ch/international/richter-entschieden-berliner-muessen-abgeordnetenhaus-neu-waehlen-ld.1712445>) Azt hiszem, a globális város mércéjét nem üti meg az, amely képtelen egy választást, mint a demokrácia elemi aktusát megszervezni.

Berlin iskolaügyének siralmas helyzetéről csak egy rövid példa, pedig a magas színvonalú oktatás a globális jövő egyik záloga: a szövetségi kormány által a parlamentnek 2019-ben benyújtott nemzeti művelődési jelentés szerint pl. a negyedik osztályosok olvasási képességeinél a berlini tanulóknak 2016-ban majdnem pontosan 20%-a nem érte el a minimális követelményszintet, míg Bajorországban és Szászországban ez az érték mindössze 7,9 és 7,2% volt. (Deutscher Bundestag 2019:116) Jobb a helyzet a felsőoktatás és kutatás terén – különösen ez utóbbi fontos a globális városok innovatív szerepe kapcsán –, de itt is jellegzetes különbség van München javára. A Deutsche Forschungsgemeinschaft (Német Kutatási Közösség) tíz „kiváló egyetemet” („Exzellenzuniversität”) választott ki, ahol csúcsszinten folyik kutatás, és amelyeket a szövetségi állam pénzügyileg támogat (az egyetemek ügyei reguláris esetekben a tartományok feladatai közé tartoznak). 2019–2026 között tíz egyetem és egy egyetemi hálózat számít kiválóknak, az utóbbi berlini egyetemek és egy egyetemi kórház (Freie Universität, Humboldt-Universität, Technische Universität és a Charité kórház) összefogása, míg Münchenben mind a Ludwig-Maximilians-Universität, mind a Technische Universität külön-külön saját erejéből elérte ezt a státuszt. (deutschland.de/de/topicwissenuniversitaet-und-forschung/exzellenzuniversitaeten-in-deutschland-im-ueberblick 2019)

Amit Berlin globalitásának javára tudok írni, az két dolog: egyik a valóban globális színvonalú művészeti gyűjtemények szerepe az Altes és a Neues Museum, a Bode-Museum és a többi, a Stiftung Preussischer Kulturbesitz (Porosz Kulturális Örökség Alapítvány) által féltve őrzött és fejlesztett, a Louvre és a British Museum rangjával vetekedő kincsével. Berlin ezen állományát a porosz királyoktól örökölte, az üzemi költségek 75%-át, a beruházásoknak pedig a felét a szövetségi állam finanszírozza (a többit a 16 tartomány, köztük Berlin, együttesen), tehát mint tartomány csak helyileg mondhatja magáénak, de valójában nem „tehet” róla, hanem országos politikai döntésekből profitál.

(preussischer-kulturbesitz.de/ueber-uns/profil-der-spk/traegerschaft-und-finanzierung.html 2022) A másik a tényleg hihetetlen és ennyiben valóban globális migrációs sokszínűség, amiről szintén nem tehet. Berlin intellektuális színvonalának és építészeti arculatának mindenképpen jót tett a szövetségi alkotmányos szervek (a szövetségi parlament mindkét kamarája és a szövetségi kormány) intézményi és térbeli megjelenése – utóbbi a „szövetség szalagja” és más szövetségi állami beruházások formájában – 1999-től (Brenner 2017). Ez annyiban járult hozzá a globális városi szerephez, hogy Közép-Európa legnagyobb gazdasága politikai központjának nemzeti jelentőségén túlmutató súlya van, de szemlátomást ez sem volt elég ahhoz, hogy Berlin gazdaságilag saját lábára álljon, ahelyett, hogy a tetemes szövetségi kiadásokból és a tartományok, valamint a szövetségi szint közötti pénzügyi kiegyenlítő mechanizmusok rendszeréből profitáljon (bundesfinanzministerium.de/Monatsberichte/2019/03/Inhalte/Kapitel-3-Analysen/3-3-ergebnisse-laenderfinanzausgleich_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=3 2019) – mintha éppen ellenkezőleg, stabilizálódott volna az évtizedes szubvenció-mentalitás. Durván egyszerűsített összehasonlításban: Berlin az ország többi részéhez képest fogyasztó, míg pl. Budapest vagy Hamburg termelő. Egy valóban globális városnak pedig önerőből jobban kell teljesítenie. A „jó hír” viszont az, hogy Németország hagyományosan föderatív szerkezetében nem szükséges, hogy ellentétben olyan erősen központosított országok, mint pl. Anglia és Franciaország fővárosaival, minden globális funkció Berlinben összpontosuljon – amit Berlin nem „hoz”, azt München, Hamburg és több más nagyváros egészíti ki.

Irodalom

- Brenner, J. (2017): *The Face of German Democracy. Parliament and Government Buildings in Berlin*. Belvedere Meridionale vol. 29. no. 4. 194–199.
- Brunotte, E., Gebhardt, H., Meurer, M. (szerk.) (2005): *Lexikon der Geographie*. Spektrum Akademischer Verlag, Heidelberg
- Deutscher Bundestag (2019): *Unterrichtung durch die Bundesregierung: Nationaler Bildungsbericht – Bildung in Deutschland 2018 und Stellungnahme der Bundesregierung*. Drucksache 19/6930, 10.01.2019. <https://dsserver.bundestag.de/btd/19/069/1906930.pdf> (letöltés: 2023.01.14)
- Gerhard, U. (2018): *Metropole / Global City*. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (szerk.): *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*, Hannover, 1499–1505.
- https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Wohnen_%26_Co._enteigen#Volksentscheid_am_26._September (letöltés: 2022.12.27)
- <https://gl.berlin-brandenburg.de/> (letöltés: 2023.01.14)
- https://www.bundesfinanzministerium.de/Monatsberichte/2019/03/Inhalte/Kapitel-3-Analysen/3-3-ergebnisse-laenderfinanzausgleich_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (letöltés: 2022.12.27)

- <https://www.bz-berlin.de/archiv-artikel/warum-sarrazin-und-wowereit-berlins-wohnungen-verkauften> (letöltés: 2022.12.27)
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Mietendeckel> (letöltés: 2022.12.26)
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Siemens> (letöltés: 2022.12.26)
- <https://www.deutschland.de/de/topicwissenuniversitaet-und-forschung/exzellenzuniversitaeten-in-deutschland-im-ueberblick> (letöltés: 2022.12.27)
- <https://wohnungsbaugenossenschaften-berlin.info/wohnungsmarkt/> (letöltés: 2022.12.26)
- <https://www.alleaktien.de/lexikon/boersen-in-deutschland> (letöltés: 2022.12.26)
- https://www.bundesverfassungsgericht.de/e/fs20210325a_2bvf000120.html (letöltés: 2022.12.26)
- <https://www.businesslocationcenter.de/informationen-fuer-neu-berliner/arbeiten-in-berlin/arbeitgeber-berlin> (letöltés: 2022.12.26)
- <https://www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/world2020t.html> (letöltés: 2022.12.26)
- <https://www.listenchampion.de/produkt/unternehmen-berlin/> (letöltés: 2022.12.26)
- <https://www.nzz.ch/international/richter-entschieden-berliner-muessen-abgeordnetenhaus-neuwaehlen-ld.1712445> (letöltés: 2022.12.27)
- <https://www.nzz.ch/wirtschaft/enteignungs-volksentscheid-naechstes-wohnungsexperiment-in-berlin-ld.1633609> (letöltés: 2022.12.27)
- <https://www.preussischer-kulturbesitz.de/ueber-uns/profil-der-spk/traegerschaft-und-finanzierung.html> (letöltés: 2022.12.27)
- <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/wohnungsbau-gutachten-bescheinigt-hamburg-vorbildliche-baupolitik-a-82bba584-83e8-4df4-9db8-06eee932a7ce> (letöltés: 2022.12.26)
- <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/immobilien/berlin-hat-es-komplett-versemmelt-5940634.html> (letöltés: 2022.12.26)
- Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland (2016), verabschiedet von der Ministerkonferenz für Raumordnung am 9. März 2016.
<https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/raumordnung/mrko/leitbilder-und-handlungsstrategien-raumordnung.pdf>
- Sassen, S. (1997): *Metropolen des Weltmarkts: Die neue Rolle der Global Cities*. Campus Verlag, Frankfurt am Main

HÁROM-VÉ ROVAT VENDÉGEK-VÁROSOK-VÉLEMÉNYEK

A beszélgetés témája: Globális és globalizálódó nagyvárosok diplomata szemmel.

A CITY.HU ezen számához kapcsolódó podcast beszélgetésben Hongkong, Jakarta, Yogyakarta, Bangkok, Lima és Varsó helyzetét vitatjuk meg.

A beszélgetés három aktív diplomata részvételével körül járja a városok globalizációban elfoglalt helyét, a nemzetközi kereskedelemben történő mind szorosabb integrációjukat, valamint a lokális és nemzeti fejlesztési politikákat és a városok politikai szerepét a nemzetközi versenyben. Hongkong kapcsán szó esik a közlekedésről és az épületekről, az építkezésről, megvalósult/folyamatban lévő/tervezett nagy infrastrukturális beruházásokról. Ugyancsak megvitatjuk a fenntarthatósági törekvéseket és/vagy klíma adaptációt – vagy ennek a hiányát az érintett városokban. Szóba kerül a szociális védőháló vagy ennek hiánya és következményei, vagy az örökséghez, műemlékvédelemhez való hozzáállás is. Jakarta szempontjából a túlnépesedés, fenntarthatóság kérdésköre, illetve az indonéz főváros elköltöztetése kerülnek fókuszba a beszélgetés során.

Összeállította: Koudela Pál