

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 városnak, 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 városnak, 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 országhatáraikon 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 szerint 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 (1915)</i>	<i>Peter Hall (1966)</i>	<i>John Friedmann (1986)</i>	<i>Saskia Sassen (1991)</i>
Elnevezés	világváros	világváros	világváros	globális város
Fókusz	gazdaság	politikai köz- pont, intézmé- nyi központ, kereskedelem, pénzügy, kom- munikáció	gazdaság (tőkekon- centráció); 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 Ange- les, Tokió, Sao Paulo és Szingapúr	New York, London, Tokió

Forrás: Saját szerkesztés.

Azonban mind Friedmann, mind Sassen inkább leíró jelleggel foglalkoztak a világ-
városokkal és globális városokkal, nem kvantitatív szempontból definiálták őket, fon-
tosságukat 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 lakosságsszámmal 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 vonzóképessége 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 országon belüli eltérő szabályozásuknak köszönhetően (pl. vámmentesség, 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 (kivételek nélkül a keleti partvidéken) (Wu et al. 2021).

1. ábra

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

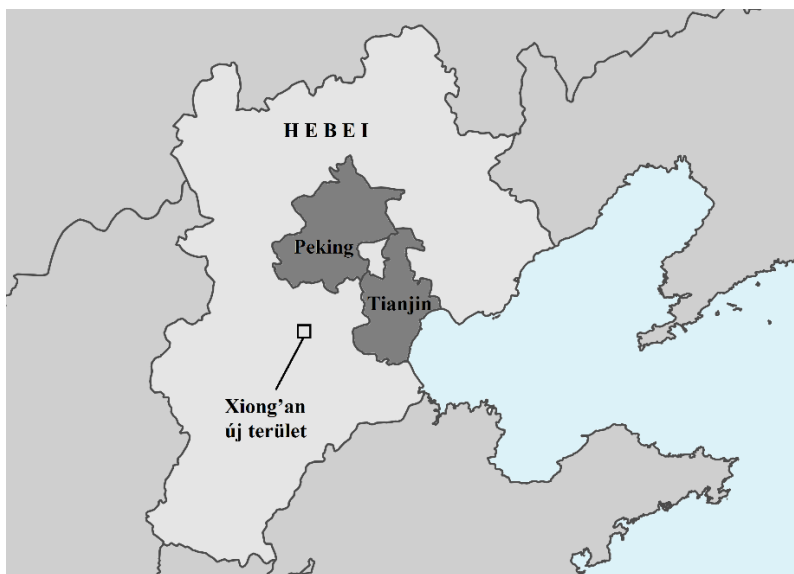


Forrás: Saját szerkesztés.

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 városrégióról 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 jelzőt 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).

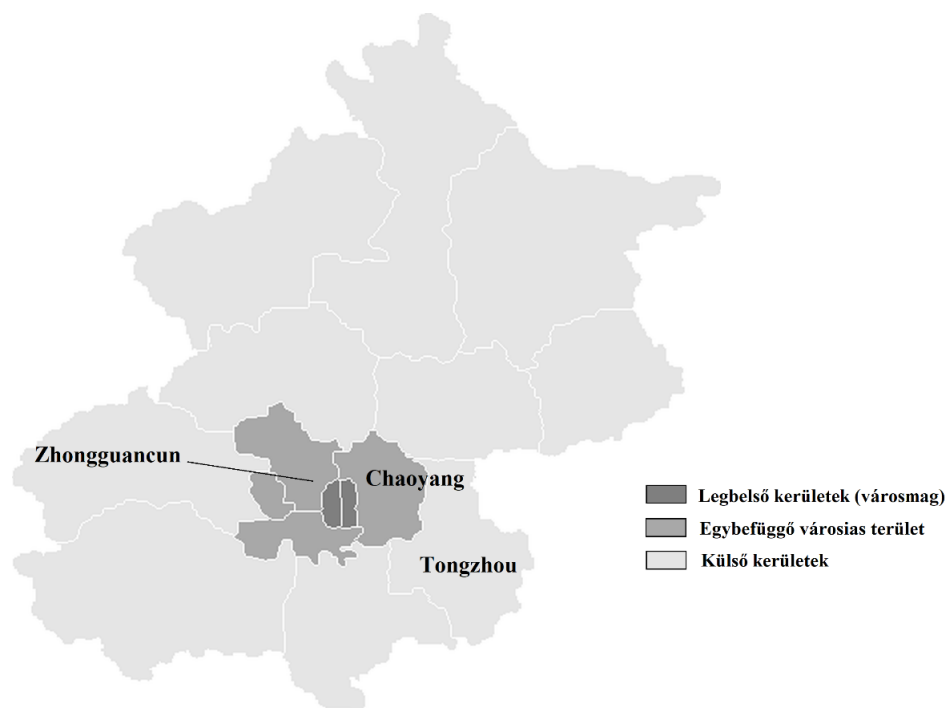
Ma már axiómaként szokás megemlíteni, hogy a világgazdaság súlypontja folyamatosan nyugatról keletre tolódik, elsősorban Kínának az elmúlt évtizedekben tapasztalt növekedése miatt, ezt akár a formálódó „új gazdasági világrendnek” (Csomós 2015: 124) is lehet nevezni, Peking egyre erősebb dominanciájával. 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 népességszűkítés 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 idősorral 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 városhierarchia, 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 városrangsora azért érdekes Peking szempontjából, mert hosszú idősorának 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 részkategóriák 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 intézet) 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. Érdekesség 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-	Párizs	Dublin	Peking
4.	Gaung- zhou	Tokió	kong Szinga- púr	London	Hangzhou	Bangkok
5.	Hangzhou	Peking			Tianjin	Szöul
6.	Nanjing	Los An- geles	Sanghaj Peking	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.

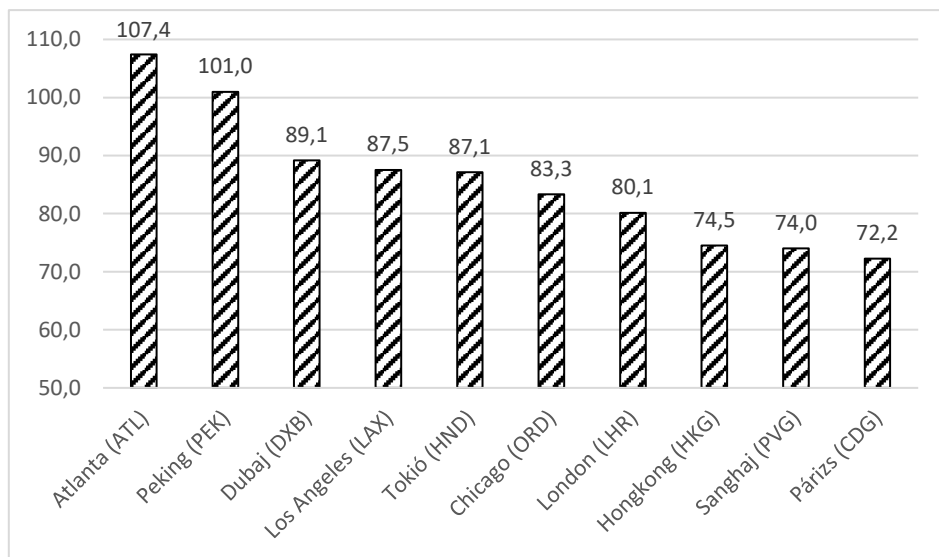
Az elemzés megállapítja, hogy Peking a politikai központja a világ (jelenleg még) legnépesebb országának, és második legnagyobb gazdaságának. Ebből kifolyólag ma már a várost megkérdőjelezhetetlenül az egyik legfontosabb globális városként azonosíthatjuk, az elmúlt évtizedek során ugyanis a Középső Birodalom 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 lakosságszáma 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 metróvonala 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 csúc évben, 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.

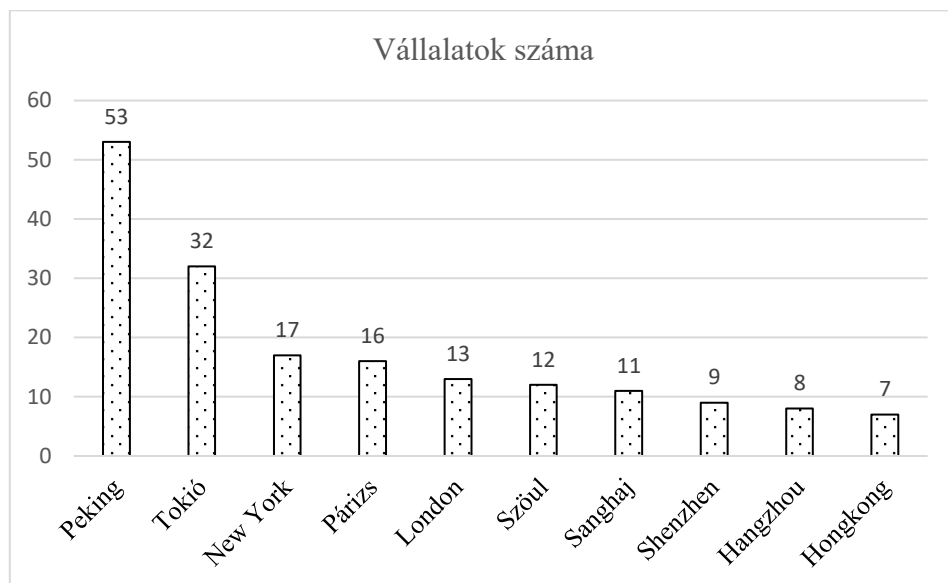
A Brookings-elemzés ezzel együtt arra a megállapításra jutott egy évtizeddel ezelőtt (Feng 2013: 5), hogy bár Peking egyértelműen globális város, köszönhetően elsősorban annak, amilyen politikai és kulturális pozíciót Kínán belül betölt, és annak, hogy Kína az elmúlt időszakban milyen fejlődésen ment 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 helyzet, 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 megfogalmazták 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). Vonzóképességét 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 felülmúlják), 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 infrastruktúrális beruházásokkal kell kiszolgálnia, gazdasági-pénzügyi központ szerepét tekintve is rendkívül nehezen alakíthat ki domináns pozíciót, mindemellett pedig még az élhetőségi 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 előregedő 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.heraldson.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.