



**Magyar
Urbanisztikai
Tudásközpont
Nonprofit Kft.**

A Csepeli Gyárváros fejlesztési stratégiája

2013. március

Tartalom

Vezetői összefoglaló	5
1.1. Helyzetkép és következtetések.....	5
1.2. Javaslat a Csepeli Gyárváros fejlesztésének kísérleti projektjére.....	5
1.2.1. Alapvetések.....	5
1.2.2. Az infrastrukturális összetevő: mintaterület fejlesztése	5
1.2.3. Az emberi erőforrás összetevő: célirányosan szervezett képzés és foglalkoztatás	6
1.2.4. Operatív összetevő: szervezeti háttér és kommunikáció.....	6
2. Helyzetkép és helyzetértékelés	7
2.1. A terület kialakulása (visszatekintés)	7
2.1.1. A kezdetek	7
2.1.2. A két világháború között	8
2.1.3. A 2. világháború után	9
2.1.4. A rendszerváltozástól napjainkig	10
2.2. Összefoglaló helyzetkép	11
2.2.1. A társadalmi környezet	11
2.2.2. A gazdasági viszonyok jellemzői.....	12
2.2.3. A terület térszerkezeti helyzete és fizikai környezeti állapota	12
2.2.4. A terület használata	14
2.3. Összefoglaló értékelés.....	15
2.3.1. Erősségek	15
2.3.2. Gyengeségek.....	15
2.3.3. Lehetőségek.....	16
2.3.4. Veszélyek.....	16
3. A terület fejlesztésének cél- és eszközrendszere	17
3.1. A fejlesztés filozófiája	17
3.2. Átfogó cél	18
3.3. Tematikus célok	18
3.3.1. Gazdasági célok: Fejlődő gazdaság, növekvő prosperitás	18
3.3.2. Társadalmi célok: Növekvő foglalkoztatottság, fejlődő munkaerő	18
3.3.3. Környezeti célok: Attraktív, fejlődő infrastruktúra	18
3.4. Horizontális célok	19
3.4.1. Hatékony menedzsment.....	19
3.4.2. Javuló hírnév.....	19
3.5. A fejlesztési munkát elősegítő, várhatóan bekövetkező külső események	20
3.5.1. A gazdasági célok eléréséhez várható fejlemények	20
3.5.2. A társadalmi célok eléréséhez várható fejlemények	20
3.5.3. A környezeti célok eléréséhez várható fejlemények	21
4. A célok eléréséhez szükséges tennivalók	22
4.1. Az első lépések	22
4.2. További lépések	23
5. Átfogó – más területeken is releváns – javaslatok	25
A munka készítői	26

Vezetői összefoglaló

1.1. Helyzetkép és következtetések

A jelenlegi, **egyharmados-egynegyedes** kapacitáskihasználtsággal működő, de emellett is **6-8.000 embert foglalkoztató**, évi **6-8 milliárd forint adóbefizetést termelő** csepeli gyártelep 120 éves története azt bizonyítja, hogy a **gazdasági területek működtetését**, fejlesztését hatékonyan csak a gazdaság logikájának az alapján, a **gazdasági-pénzügyi eredményesség** szem előtt tartásával lehet megvalósítani.

Ugyanakkor az is kézenfekvő, hogy a **nagyszámú alacsony iskolai végzettségű munkanélküli** lakossal rendelkező Csepelen a rozsdaovezeti megújulás **céljának** a **gazdasági fejlődést**, a hagyományos, a piaci igények mellett a potenciális munkavállalók **képességeinek, felkészültségének** is leginkább megfelelő **munkahelyteremtést** kell célul tűznie.

A Gyárváros újjáélesztési programjának átfogó célja ezért a terület olyan fokozatos, **fenntartható**, más hasonló **rozsdaovezeti** területek számára is **mintául szolgáló gazdasági fejlesztése**, amely

- dinamikusan **növeli a gazdasági eredményességet**, a területről származó bevételeket;
- biztosítja a növekvő kapacitású **helyi munkaerő hatékony foglalkoztatását**;
- az igényekkel együtt lépésről-lépésre változó, **vonzó környezettel**.

1.2. Javaslat a Csepeli Gyárváros fejlesztésének kísérleti projektjére

1.2.1. Alapvetések

- A Csepeli Gyárváros fejlesztésében jelenleg gyors, a látható eredményeket a fenntarthatósággal és hosszú távú perspektívával ötvöző megoldásra van szükség. Egy gondosan megtervezett kísérleti fejlesztés egyrészt bizonyítja a megújítás életképességét, mozgósíthatja a többi szereplőt is a fejlesztésre, és mintául szolgálhat más barnamezős területek számára.
- A kísérleti fejlesztésnek az infrastruktúrafejlesztést és az emberi erőforrásokba való befektetést egyszerre megcélozva lehet csak sikeres.
- Az elsődleges cél a munkahelyteremtés, munkahelymegtartás, a foglalkoztatottság növelése.
- A fejlesztések központi szereplője, irányítója az Önkormányzat kell legyen. Ugyanakkor hatékonyan kell bevonnia a siker érdekében más szereplőket, köztük is elsősorban a helyben munkát adó vállalkozásokat, és azokat az állami szervezeteket, amelyek szaktudásukkal támogatják a folyamatot.
- A kísérleti fejlesztéshez kormányzati forrásbiztosítás szükséges.

1.2.2. Az infrastrukturális összetevő: mintaterület fejlesztése

- Az állami finanszírozás felhasználásával az Önkormányzat megszerzi egy 2-3 ha nagyságú területrészt teljes tulajdonjogát. A nem kívánt árfelhajtás érdekében a jelenlegi ingatlantulajdonosokat árlejtéssel kell versenyeztetni.
- A megszerzett területet az Önkormányzat saját beruházásban fejleszti, azt egy tipikus befektetői igényre szabva ideális telephellyé, ipari területté alakítja, amely révén új

munkahelyeket teremtő termelő vagy szolgáltató cégek költözhetnek a területre. A „tipikus befektetői igény” meghatározásához, és a potenciális betelepülők felkutatásához gondosan tervezett marketingtevékenység, és a HITA-val való szoros együttműködés javasolt.

Megjegyzés: a HITA szolgáltatásai közé tartozik többek között:

- *A külföldi tőkével történő barna- és zöldmezős, valamint a vegyesvállalati befektetések döntéselőkészítő munkájának elősegítése*
- *Telephelykeresés, javaslattétel a befektetési helyszín kiválasztására*
- *Az önkormányzatok felkészítése a befektetők fogadására*
- *Regionális projektek menedzselése*
- A fejlesztést követően az Önkormányzat az ingatlant (vagy annak meghatározott időre szóló használati jogát) értékesíti.
- A befolyt ellenértékből egy újabb terület megszerzése és fejlesztése történhet meg, amely újfent értékesítésre kerülhet. Így a kísérleti projekt egy olyan láncreakciót indíthat el, amely hosszú távon a Gyárváros jelentős részének megújítását magával hozza.

1.2.3. Az emberi erőforrás összetevő: célirányosan szervezett képzés és foglalkoztatás

- A helyben működő vállalkozások megfelelő minőségű munkaerővel történő ellátásához célirányosan szervezett képzési és foglalkoztatási program javasolt.
- Ennek keretében a helyben élő lakosok olyan szakmákat tanulhatnak, amely a Gyárvárosban működő vállalkozások munkaerőigényéhez igazodik – ők részesülnek tehát képzési támogatásban.
- A gyakorlati képzés az érintett vállalkozásoknál zajlik, és később ők foglalkoztatják a kiképzett embereket.
- A program az önkormányzat stratégiai irányításával, a Nemzeti Foglalkoztatási Szolgálattal, az érintett vállalkozásokkal és egy akkreditált képzőintézménnyel szoros együttműködésben zajlik. Az együttműködés szervezeti keretét egy foglalkoztatási paktum adja.
- A programba való belépést az infrastrukturális fejlesztés eredményeként betelepülő vállalkozásoknak folyamatosan biztosítani kell.

1.2.4. Operatív összetevő: szervezeti háttér és kommunikáció

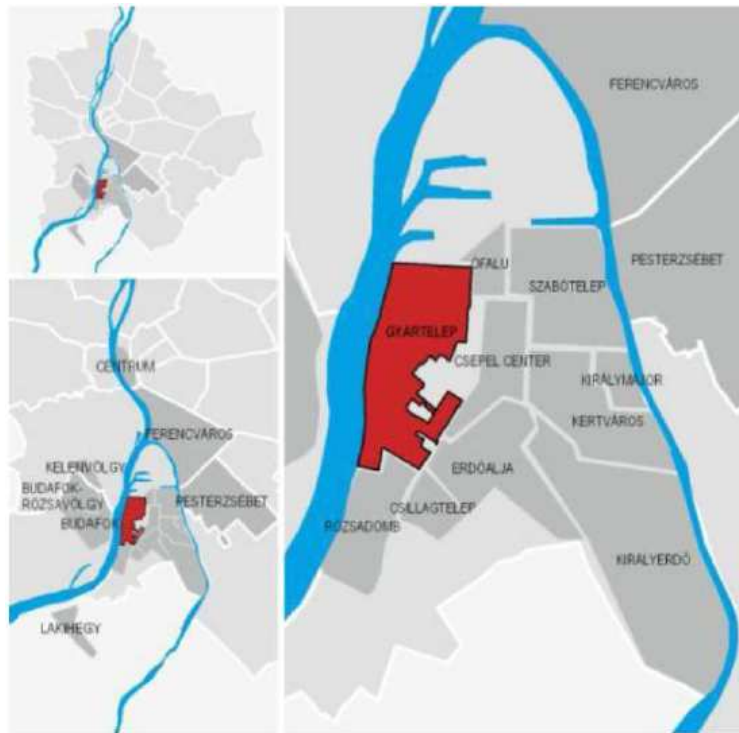
- A szervezett és hatékony megvalósításhoz az önkormányzat felvállalja a kis létszámú, de dinamikus menedzsment szervezet létrehozását és működtetését.
- A menedzsment szervezet feladata a terület középtávú Akciótervének elkészítése és karbantartása, az ebben szereplő különféle projektek előkészítése, résztvevőinek szervezése, a megvalósítás előkészítésének támogatása, a folyamatfigyelés, a fejlesztés PR-ja és kommunikációja
- A menedzsment szervezet végzi a Gyárváros fejlesztésének forrásszervezését, ide értve a pályázatok előkészítését, és a lebonyolítás támogatását, és a befektetés-ösztönzési munkát, együttműködve az illetékes kormányzati és fővárosi önkormányzati szervezetekkel (pl. NFÜ, HITA, ProRégió, BKK, stb.).

2. Helyzetkép és helyzetértékelés

2.1. A terület kialakulása (visszatekintés)

A Csepeli Gyárváros – a volt Csepel Művek területe – az ország egyik legnagyobb és legismertebb összefüggő tradicionális nehézipari területe. Budapest déli térségében, a Csepel-sziget nyugati oldalán, a Duna és a csepeli kerületközpont között terül el, közvetlenül a Duna partján, mintegy 240 hektáros területen.

Bár a honfoglalást követően a Csepel-szigeten volt az Árpád nemzetség szálláshelye, a sziget a török idők alatt elnéptelenedett, és a mai Csepel területe a 18. század elejétől királyi birtokként, mezőgazdasági területként működött, gyér lakossággal.



2.1.1. A kezdetek

A Gyárváros területe korábban János-dűlő néven legelő volt, majd a Weiss fivérek az általuk 1886-ban a Ferencvárosban alapított konzerv- és konzervdoboz gyárból a töltények gyártásával is foglalkozó részleget 1892-ben erre a sűrűn lakott területektől távoli, bővítésre kiválóan alkalmas földrészletre költöztették. A hely kiválasztásában szerepet játszott az is, hogy az akkor falusias Csepel-sziget mezőgazdasági munkásai örömmel vállaltak munkát az előnyös munkafeltételeket biztosító iparban. Amikor az alapítók 1896-ban megvásárolták az addig bérelt területet, ott már 20 épület állt, és mintegy 400 munkás foglalkozott a töltényhüvelyek felújításával és szerelésével.

Az időközben igen szerteágazó üzleti kapcsolatokra szert tett, és számos iparágban sikeressé vált testvérpárból az idősebb Weiss fivér, Bertold 1896-ban parlamenti képviselővé vált, és kilépett a cégből. A fiatalabb Manfréd, aki egyedüli



irányítója maradt a rohamosan terjeszkedő vállalkozásnak, nagy ütemű, főként a hadsereg szükségleteit kielégítő fejlesztésbe kezdett. 1896-1914 között a gyár az ország legnagyobb hadiüzemévé fejlődött. A családi-katonai kapcsolatok, a növekvő felvevő piac lehetővé tették a gyár gyors ütemű fejlődését. Sokszorosára nőtt a gyalogsági lőszer

termelése, és a Weiss-gyár a közös hadsereg legjelentősebb magánszállítójává, egyúttal a legnagyobb egyéni tulajdonban lévő gyártelevé vált.

Sorra épültek az új üzemcsarnokok. 1896-tól a cég már saját rézkohászati üzemmel rendelkezik, majd 1898-1899-ben megvalósul a kovácműhely, az anyagvizsgáló, a víztorony, a kazánház és nagyon sok raktárépület. 1901-től kezdik el gyártani a tábori sütőkemencéket, mozgókonyhákat, főzőládákat és más hasonló katonai felszereléseket. 1904-től a csepeli gyár lett a számos telephellyel rendelkező cég anyavállalata, Csepelre került a kereskedelmi iroda is. 1907 őszére elkészült a fémcső- és fémrúdtelep, és 1909 nyarán üzembe állt a járműgyár is. Az 1911-12-es években az egyre nagyobb mértékű acélfelhasználás alapanyagának biztosítására a mintegy 60 hektárral bővült gyártelepen két martinkemencével felépült az Acélmű, mely folyamatosan biztosította az acélt a tüzérségi lövedékek számára. Az acél feldolgozására megépített hengerek mellett a vasöntvény kereslet növekedése indokolta a Vasöntöde létesítését és még a háború előtt épült ki a Fémmű is, fémöntödéjével és fémfeldolgozó részlegével.

Az 1914-ben kitört 1. világháború időszakára a családi részvénytársasággá alakított gyár teljesítményének növelése érdekében Weiss Manfréd bevezette a három műszakos munkarendet és berendezkedett a szerszámgépek gyártására is. Újabb martinkemencével bővítette az Acélművet és 1916-ban a nemesacélok gyártásához felállította az első elektrokemencét. A háború közepén a mintegy 30.000 főt foglalkoztató csepeli gyár elérte történetének első termelési csúcsát.

A háborút megelőzően és a háborús években épültek ki Csepel kulturális és szociális létesítményei. Anyagvizsgáló laboratórium, tervezőiroda, munkáskantin, tanoncműhely és kaszinó, továbbá óvoda és csecsemőotthon, valamint kórház is létesült. Időközben elkészült az Erzsébetfalva-Csepel közötti helyi érdekű villamosvasút, és a gyárba vezető iparvágány is. Csepel község lakóinak száma 1910-re csaknem a 10 ezer főre nőtt.

A háború befejezésekor a 25 hektáros, 216 épületből álló Weiss-műveknek 28 ezer munkása volt. A háború után a román megszállók elhurcolták a gyár berendezéseit, a termelés visszaesett.

2.1.2. A két világháború között

A hadi konjunktúra elmúltával a gyár polgári használatú fogyasztási cikkek, zománcozott edények, öntöttvas radiátorok, kazánok, és szerszámgépek gyártására állt át, és az 1920-as évek elején a Weiss-művek meghonosította Csepelen a csőgyártást. Az üres üzemcsarnokok kihasználására Weiss Manfréd 1920-ban Posztó és Szörme gyárat létesített, ahol az alapanyag teljes körű feldolgozására szörme és bőrfeldolgozó üzemszék is működött. Bár az ország egyik leggazdagabb emberévé vált alapító 1922-ben meghalt, fiai és egyik veje az általa képviselt dinamizmussal és rugalmassággal, a változó körülményekhez, a technika rohamos fejlődéséhez való messzemenő alkalmazkodással



vezették tovább a céget. 1929-ig megszervezték a tű-, bergmanncső-, a kályha- és a tűzhelygyártást, és ezzel párhuzamosan megindult a repülőgépmotor-, kerékpár-, varrógép- és traktorgyártás is.

Az új, akkor a legkorszerűbbnek számító technikát meghonosító gyártási ágak beindításakor a repülőgépgyártáshoz a Gnome-Rhône, a Heinkel, a Fokker és a Caproni, a kerékpárgyártáshoz a Puch, a varrógépekhez a Pfaff licenceit szerezték meg. Az 1929-33 közötti gazdasági világválság idején a termelés a Weiss művekben is jelentősen visszaesett, a válságot követően pedig újabb gyártási profilfejlesztéshez kezdtek. A hazai timföldgyártás megindulás nyomán az alumíniumkohó létesítésével az akkor igen korszerűnek számító alumíniumgyártás is elkezdődött, és a cég a 30-as évek közepére ismét 15.000 főt foglalkoztatott.

A 2. világháborút megelőző fegyverkezés újabb impulzust jelentett a gyártmányskála fejlesztésében. 1938-tól harckocsik és terepjárók, valamint repülőgépmotorok is készültek az akkor már Gyárvárossá fejlődött telepen. Ennek nyomán a 2. világháború során számos bombatalálat érte az ismét hadiüzemmé vált területet, amelynek eredményeképpen az építmények nagy része romba dőlt, súlyos környezeti károk keletkeztek. Több tartálynyi olaj felrobbant, illetve a talajba folyt. Az újjáépítés során a bombatölcséreket salakkal, illetve a leomlott épületek törmelékeivel töltötték fel, további talajszennyezéseket eredményezve. Jórészt megsemmisültek a géptípusok rajzai, a szabványok is, a szakértelemmel rendelkező dolgozók szétszéledtek, sokan közülük meghaltak.

2.1.3. A 2. világháború után

1945. januárjában a szovjet csapatok megszállása után gyárnak háborús jóvátételre gépeket kellett előállítania, és el kellett látnia a megszálló szovjet hadsereget is járműalkatrészekkel. 1947-ben a gyár termelésének 90 százaléka háborús jóvátétel volt. Az újjáépítés során sok olyan új technológiai eljárás került bevezetésre, amelyek ismét a polgári célú gyártási tevékenység skáláját szélesítette: ismét gyártottak kerékpárokat, motorkerékpárokat és alkatrészeket, új termékként varrat nélküli csöveket, kis- és nehézgépeket, transzformátorokat, üvegtáblákat, fémtömecskéket.

1948-ban a vállalatot WM Acél és Fémművek Nemzeti Vállalat néven államosították. A későbbiekben Csepel Vas- és Fémművek néven több mint 40 ezer embert foglalkoztatott, s a szocialista nagyipar fellegvárának számított. Itt készültek a hazai áru fuvarozásban és a hadseregben sokáig használt Csepel teherautók, és a híres P-20-as motorkerékpárok. 1950-ben kezdte meg működését egy 260 MW-os széntüzelésű erőmű a kis gázgyárral, bár a széngáz gyártását 1960-ban megszüntették. Az 50-es évek fejlesztései között



érdemes megemlíteni a golyóscsapágy gyár létesítését. Az 1950-60-as években mintegy 25.000 fő dolgozott a gyártelepen, akik többsége a gyár közelében épített lakótelepeken élt.

1960-as években a gyár tevékenységében jelentős profiltisztítás következett be: az ipar decentralizálásának jegyében az ország vidéki városaiba került a zománcedények, mezőgazdasági gépek gyártása, ugyanakkor bővült a szerszámgépgyártás, új profilként megjelent a motoröntvények, híradástechnikai alapanyagok, erős és gyengeáramú gyártmányok előállítás, és ekkor került sor a földgáz bevezetésére is a gyártelepre. Megalakult a Csepel Művek Tröszt, amely 15 vállalatot fogott össze. A termelés volumene ekkor 60 szorosa volt a háború előttinek. Az 1970-es évektől a termelés csaknem fele nyugati export volt.

A Trösztöt 1983-ban megszüntették, az egyre inkább veszteségesen működő vállalatok önállóvá váltak. A tröszt felbomlásával létrejövő utódcégek leszármazottai a 80-as évek végén, 90-es évek elején átalakultak, illetve megszűntek, kis hányadban azonban mind a mai napig megtalálhatók a volt Csepel Művek területén.

2.1.4. A rendszerváltozástól napjainkig

A rendszerváltozás időszakában beállt piacvesztés, a gyökeres társadalmi, gazdasági változások következményeként 1990-től drámaian visszaesett a termelés, amely felszámolási és privatizációs hullámot indított el. Az egykori Tröszt egységeiből létrejött vállalatcsoportok fokozatosan megszűntek, átalakultak, felaprózódtak.



Az átalakulás időszakában a gyártelep 210146/10 hrsz-ú területét, több, jogilag elkülönített telekrésszé osztották fel, mintegy 270 tulajdonos/bérlő között megosztva a közel 240 ha-os területet. A tulajdonosok a terület útjainak, vasútjainak és közműveinek gondozásával kapcsolatban a felelősséget a Csepeli Erőműre ruházták.

A rendszerváltás óta eltelt közel két évtized alatt a volt Csepel művek területén a nehézipari jelleg egyre inkább háttérbe szorult, érezhető ugyanakkor az itt működő cégek profiljának eltolódása a kereskedelmi és szolgáltató, logisztikai tevékenységek irányába, különösen az M0 Csepel szigeti szakaszának elkészülte után.

A terület használatának történetét áttekintve leszögezhető, hogy az az elmúlt több mint száz évben mindig a mindig a gazdasági működés optimumát kívánta megvalósítani, a történelmi sorsfordulók során nemegyszer lényegesen, esetenként meglepő módon alkalmazkodva a reális, hosszú távra tekintő, de rövid távon is gazdasági hasznot hozó működés követelményeihez.

2.2. Összefoglaló helyzetkép

A csepeli gyártelep helyzete több mint száz éve szoros kölcsönhatásban áll Csepel egészének, társadalmi, gazdasági és környezeti viszonyaival, azok alakulásával. Az elmúlt két évtized folyamatai azt mutatják, hogy Csepel társadalma és gazdasága igen nehezen birkózik meg egykori legfőbb gazdasági hátterének, legnagyobb, térségi jelentőségű foglalkoztatójának leépülésével, A jelentős ipari foglalkoztatók hiánya jelenleg is rányomja bélyegét a kerület legfontosabb gazdasági és társadalmi mutatóira.

2.2.1. A társadalmi környezet

Csepel lakossága a rendszerváltást követően a gyártelep gazdasági leépülésével párhuzamosan jelentősen csökkent. A lakónépesség az 1990. évi 90.197 főről 2001-re 80.892 főre, majd 2006-ra 76.557 főre csökkent, azóta évente egy-két száz fős ingadozással stagnál, 2010 végén 76.625 fővel. (Forrás: KSH)

A kor szerinti összetétel Budapesti viszonylatban kedvezőnek, fiatalosnak mondható, hiszen a 14 év alatti népesség aránya 13,04 %, magasabb a 12,7 %-os budapesti átlagnál, a 60 év feletti 22,17 %-os aránya pedig alacsonyabb a Budapest átlagában 24,92 %-os részarányánál. Lényegesen rosszabb a helyzet a helyi társadalom helyzetét több szempontból – pl. foglalkoztatottság, jövedelmek - is jellemző iskolázottsági mutatónál. A legutóbbi népszámlálási adatok (Népszámlálás 2001) szerint a középiskolai végzettséggel rendelkezők aránya Csepelen 47,5 % volt, jóval elmaradva a főváros 58,7 %-os átlagától, ezzel a kerület a budapesti kerületek rangsorában az utolsó előtti helyen állt. Ennél is jóval rosszabb volt a helyzet a felsőfokú végzettségűek arányát tekintve, hiszen itt Csepel a legrosszabb mutatóval rendelkezett Budapest kerületei között, az itt jellemző 12,6 %-os arány alig haladta meg a fővárosi átlag (23,8 %) felét, és a legjobb mutatóval bíró II. kerület értékének (47,3 %) az egynegyedét. Bár az elmúlt évtizedben az átlagos iskolai végzettség mutatói az egész országban – és vélhetően Csepelen is – lényegesen növekedtek, a sorrendben jelentős változások várhatóan nem következtek be, és Csepel lakosságának iskolázottsági adatai változatlanul igen kedvezőtlenek.

Nem véletlen tehát, hogy az igen jelentős részben a rendszerváltozás gazdasági vesztesei közé sorolható csepeliek körében a foglalkoztatottsági viszonyok is hátrányosak. A kerület a nyilvántartott álláskereső, és a személyi jövedelemadó adatai tekintetében is a legrosszabb adatokkal rendelkezik a fővárosi kerületek között.

A gyártelep foglalkoztatási viszonyairól nem állnak rendelkezésre pontos és aktuális adatok. Az adófizetési és a



cégstruktúrára vonatkozó információk szerint a kerületben helyben működő munkahelyek száma mintegy 32.000-re tehető, ami kissé alacsonyabb a 34.500 csepeli adófizetőnél. Becslések szerint a gyártelepen mintegy 8-10.000 munkahely működik, így a terület az összes kerületi munkahely 25-30 %-át koncentrálva a jelenlegi, alulhasznosított formájában is a kerület legnagyobb foglalkoztatója, és egyben az adóbevételek legfontosabb csepeli forrása is.

2.2.2. A gazdasági viszonyok jellemzői

Csepel gazdasági szerkezetében a gyártelep leépülése szintén jelentős torzulásokat okozott. A tőkeszegénység látszik azon a tényen, hogy a kerületben az 1000 főre jutó vállalkozások száma – 138,5 – messze a legalacsonyabb Budapesten, ahol az átlag 216,5 volt 2009-ben. Ugyanezt mutatja az az aránypár, hogy míg Csepelen él a budapestiek 4,5 %-a, csak a vállalkozások 2,8 %-a működik a kerületben. Az igen alacsony vállalkozási adatokon belül is alulreprezentáltak a nagyobb tőkebefektetést igénylő, az átlagosnál magasabb részarányúak viszont a kis kezdőtőkét igénylő vállalkozási formák. (Forrás: KSH, 2009)

A szerénynek mondható helyi gazdaság ugyanakkor sajátosan leképezi a helyben lakó munkavállalók felkészültségét. A vállalkozások gazdasági ágak szerinti megoszlásának elemzése azt mutatja, hogy az összes vállalkozáson belül a nagyrészt fizikai munkát igénylő ipari, építőipari, kereskedelmi, szállítási profilú vállalkozások aránya lényegesen magasabb a budapesti átlagnál, míg a magasabb szellemi munkahányadot igénylő infokommunikációs, ingatlan, és szakmai-tudományos, műszaki tevékenységek aránya jóval alulmarad a budapesti átlaghoz képest, a vendéglátó, illetve oktatási profilú cégek aránya pedig a fővárosi átlag körül alakul. (Forrás: KSH, 2009)



A szerényebb képzettségi és vállalkozási mutatókkal állnak összhangban az adófizetési adatok is. Bár az ezer lakosra jutó adófizetők számát tekintve Csepel mutatója (449 fő) meghaladja a budapesti átlagot (434 fő), és ilyen szempontból a kerületek derékhadához sorolható, az egy adózóra jutó adóalapot képező jövedelem (Csepel: 2 050 330 Ft, Budapest: 2 562 434 Ft), és az egy adózóra jutó személyi jövedelemadó (Csepel: 372 776 Ft, Budapest: 426 232 Ft) terén is a legalacsonyabb mutatókkal rendelkezik a fővárosban (Forrás: TeIR, 2010).

Ezzel együtt leszögezhető, hogy csak az SZJA-t tekintve a csepeli 34.517 adófizető évente csaknem 13 milliárd forintot fizet be a központi költségvetésbe, így alappal becsülhető úgy, hogy a gyártelepen dolgozók SZJA-ja legalább 3-4 milliárd forintot tesz ki. Az állam bevételeihez tartozó további, a társaságok működéséhez és a foglalkoztatáshoz kapcsolódó adókból és járulékokból legalább 1,5-2 milliárd forint, míg az iparüzési adóból, mintegy 1,2-1,5 milliárd, az ingatlanadóból további 0,6 milliárd forint folyik be évente a költségvetésbe. Mindez azt jelenti, hogy a jelenleg meglehetősen alulhasznosított terület szűken számolva is, még ilyen állapotban is évi 6,3-8,1 milliárd forinttal járul hozzá a közhatalom különböző szintjeinek a költségvetéséhez.

2.2.3. A terület térszerkezeti helyzete és fizikai környezeti állapota

A terület városszerkezeti elhelyezkedése igen előnyösnek mondható, hiszen közúton mind a városon kívülről, mind a városközpont felől jól megközelíthető, rendelkezik vasúti kapcsolattal, valamint vízi megközelítése is megoldható. Előnyös továbbá a közvetlen kapcsolat Csepel központjával, és a jó közúti kapcsolat a kerület más térségeivel, városrészeivel is. A közelmúltban befejezett, illetve folyamatban lévő, illetve középtávon várható országos és fővárosi közlekedési fejlesztések (gerincút, M0-bővítés, HÉV-korszerűsítés, továbbvezetés) tovább javítják, és a jelenleginél lényegesen nagyobb forgalom számára is elérhetővé teszik a területet. A terület jól megközelíthető és bejárható kerékpárral, bár a kerékpáros munkába járáshoz szükséges kiszolgáló egységei – a megfelelő kerékpártárolók – egyelőre hiányoznak.

Előnyt jelent továbbá, hogy bár a terület közvetlenül kapcsolódik a kerületközponthoz, mégis jól elkülönül attól, így nem zárványként ékelődik be a település szövetébe, így az intenzívebb foglalkoztatási zóna nagyobb távlatban sem zavarja a kerületközpont, illetve a csatlakozó területek fejlődését, hanem azokkal szinergikus hatásban áll. A kerületközponti közelség, a Duna-parti fekvés, az ebből eredő széles túlparti láthatóság kiváló lehetőséget biztosít a változások széles körű látványossá tételére, a terület „ráhelyezésére” a közvélemény mentális térképére.

Hátrány viszont, hogy a hatalmas kiterjedésű terület beépítettsége igen sűrű, belső szerkezete kusza, szabad területei a múlt század elejének-közepének közötti elvárásaihoz igazodnak, és a várossal való közvetlen kapcsolatai sem mondhatók elfogadhatónak, utóbbiak jelentősebb teherforgalom lebonyolítására jelenlegi formájukban nem alkalmasak. A 25 kilométernyi belső úthálózaton belül megtalálhatók a tömbökön belüli magánutak, a tömböket körülvevő közutak és a közforgalom számára megnyitott magánutak is, erősen leromlott műszaki állapotban. A gyártelep százéves közvetlen vasúti összeköttetése és belső hálózata a közutaknál is rosszabb kondícióban van. Az ipari vertikum szétesésével a belső vasúti szállítás is erősen visszaesett, az elhanyagoltság miatt egyes vágányok már nem is használhatóak, egy részüket pedig felszedték. A több mint 400 vállalkozás közül jelenleg csak mintegy tíznek fontos stratégiaiul a vasúti szállítás.

A gyártelep eredetileg sokrétű és jól kiépített közműhálózattal rendelkezett ivóvíz, ipari víz, tűzi víz, forró víz, szennyvíz, villamos energia, földgáz, hőenergia, gőz, olaj és sűrített levegő vezetékhálózatokkal, távközlési és jelzőrendszerekkel, árvízvédelmi létesítményekkel. A leépülés nyomán a kialakított kapacitás lényegesen meghaladta az igényeket, a közműhálózat egy része így ma kihasználatlan, a széthullás és a pénztelenség a részben saját szabványok szerint kiépített közműhálózat rohamos műszaki leépüléséhez vezetett. Az elmúlt évtized jelentős eredménye a fő közmű rendszerek fővárosi rendszerekhez való részleges csatlakoztatása (ivóvíz, elektromos hálózat), és adottságként kezelhető a szennyvízhálózatnak a Központi Szennyvíztisztítóba történő bekötése is. Emellett ugyanakkor az ingatlanbekötések minősége esetleges, a belső hálózatok kaotikusak, rendezésüket, felújításukat műszaki és tulajdonjogi kérdések is hátráltatják.

A beépítettség alapján a terület két jó elhatárolható övezetre osztható a Motorkerékpárgyár út és a Varrógépgyár út mentén. A déli szektor laza beépítettségű, nagy szabad területekkel szabdalva, míg az északi szektorban 95%-os a beépítettség, jelentős a zsúfoltság. A sűrű, mindent a termelésnek, a profitszerzésnek alárendelő beépítettség már a Weiss Manfréd Művekre is jellemző volt, ezt tetézték az államszocialista időszak építkezései, az épületek beillesztése a már meglévő állomány közé. A zsúfoltság nehézséget okoz a terület szabályos működtetésében, a tömbök kialakításában, a hatékony tűzvédelem fenntartásában.

A gyártelep építészeti arculatában Weiss Manfréd korának historizáló stílusirányzata dominál, jellemző a nyerstégla homlokzat, a mérnöki logikát, ipari kultúrát láttató szerkezetek, a részletgazdagság. A változó igényekhez alkalmazkodva gyakoriak voltak a hozzá- és ráépítések, toldások, többségében silány kivitelben. A korra jellemző módon, magas színvonalon megvalósított építészeti örökségként 17 épület áll műemléki oltalom



alatt, és szakértői vélemények további mintegy 30 épületet tartanak megtartásra érdemesnek az összesen mintegy 200-ból.

A terület nem mentes az egyes elemeiben súlyos környezetszennyezésektől sem. A levegőszennyezés a nehézipar leépülésével a korábbi mértékhez képest jelentősen visszaesett, továbbra is megmaradtak a részben az egykori technológiai adottságokból, részben a háborús események során létrejött szennyezésekből, részben pedig a salakfeltöltésekből, továbbá illegális ipari hulladék-elhelyezésekből kialakult talajszennyeződések, amelyek foltszerűen körülbelül a terület egyharmadára terjednek ki. A szakértői megállapítások szerint a szennyezett talaj az emberi életre, egészségre akut veszélyt nem jelent, de a használat változása esetén ártalmatlanítása az adott területen, a jövőbeli használat által megkövetelt módon és mértékben feltétlenül szükséges, nélkülözhetetlen.

A kármentesítés kisebb dimenziókban megkezdődött (pl. talajcserével), továbbá védő és monitoring berendezéseket helyeztek el a területen, és kialakították a környezetvédelemmel összefüggő szabályozást is.

2.2.4. A terület használata

Szakértői becslések szerint a gyártelep épületeinek hasznos területe mintegy 25-30 %-ában kihasznált, nagyobbik részük kihasználatlanul, üresen áll, egyre rosszabb műszaki állapotban.

A területen jelenleg működő vállalkozások főtevékenységét vizsgálva megállapítható, hogy a cégek több mint fele az anyagi ágak körében tevékenykedik, kisebb része pedig valamilyen szolgáltatást végez, amelyek széles spektrumon mozognak.

Az egykori nehézipari kultúra maradványaként jelenleg is a fémalapanyag-gyártás, a fémfeldolgozás és a gépi berendezések gyártása a domináns. Ebben a három tevékenységi körben dolgozik az ipari vállalkozások 55%-a (53 vállalkozás). A jellemző profil jórészt a különféle fémöntési tevékenységekből (vasöntés, rézöntés, könnyűfém- és alumíniumöntés) áll. Jelenleg ez az alágazat (és azon belül is a könnyűfémöntés szakágazata) a legprosperálóbb termelés a területen. Ezek a cégek elsősorban exportra termelnek, jelentős multinacionális vállalatok beszállítóiként (pl. a FÉMALK Zrt. többek között német és svéd autóipari cégek partnere).



Nagy számban tevékenykednek a társaságok a hagyományos tevékenységek közül a fémfeldolgozási termékek gyártásában is (28 vállalkozás). Ezen belül a fémmegmunkálás és a fémszerkezet gyártása a legjelentősebb és a legtöbb vállalkozást foglalkoztató tevékenység. A gépek és berendezések gyártásán belül a szerszámgépgyártás megőrizte vezető

szerepét (4 vállalkozás), de egyre nagyobb jelentőségű a speciális gépgyártás is (3 vállalkozás). A korábbi vállalatok utódjának tekinthető cégek mellett természetesen újonnan betelepült társaságok is jelen vannak, amelyek gyakran a korábbi, felszámolt csepeli gyáregységek csarnokait, termelőeszközeit és nem utolsósorban alkalmazottait átvéve folytatják a terület tradicionális termelő tevékenységét.

A hagyományos, nehézipari profilok mellett – a minden hasznot hozó tevékenységre nyitott Weiss Manfréd módszereit (ld. Posztógyár) követve – új, a rendszerváltozás előtt a területre nem jellemző ágazatok is helyet kaptak a területen. Kiemelkedik közülük az élelmiszergyártás (édesipar - gesztenyepüré-gyártás -, sütőipar), a vegyi anyagok és termékek gyártása (műanyag alapanyagok, tisztítószer, kozmetikai szerek), a nyomdai és sokszorosító tevékenység, a bútoripar és az egyéb feldolgozóipari tevékenység (játékgyártás, ékszer-, sportszer-, és hangszergyártás).

Az anyagi termelést kiegészítő cégek (kereskedelem, szállítás, raktározás) az összes vállalkozás 14%-át adják. Ezek döntő többsége valamilyen árucikk nagykereskedelmével foglalkozik.

A szolgáltató jellegű vállalkozások főként a helyi megrendelők számára dolgoznak, elsősorban ingatlanok hasznosításával, kezelésével és forgalmazásával, továbbá tanácsadással, oktatással, mérnöki tevékenységgel, kutatással-fejlesztéssel és igazgatással foglalkoznak, de gyakoriak a valamilyen közétkeztetést ellátó vendéglátó, vagy az őrző-védő cégek is. Kuriózumnak számítanak a futárcégek és a különféle egyesületek (pl. Csepel Búvár SE).

13% azoknak a vállalkozásoknak az aránya, melyeknek nem lehet pontosan meghatározni a főtevékenységét.

2.3. Összefoglaló értékelés

2.3.1. Erősségek	2.3.2. Gyengeségek
▪ Élő terület, ma is, budapesti szinten is számottevő gazdasági aktivitással, összességében 8-10.000 fő foglalkoztatásával. ▪ Jelentős adófizetési képesség, országos, térségi, fővárosi és kerületi szinten egyaránt, a területről származó összesen 6-8 milliárd forintba becsülhető éves adóbefizetéssel (SZJA, IPA, kommunális és ingatlanadó együtt, ÁFA nélkül). ▪ Kedvező területszerkezeti elhelyezkedés, az ország legfejlettebb régiójában, Budapest és Csepel központjához egyaránt igen közel. ▪ Jó láthatóság, fontos kilátópontokról, és Csepel központjából is. ▪ Kiváló személyforgalmi elérhetőség, megközelíthetőség, közösségi és egyéni közlekedési eszközökkel egyaránt. ▪ Saját, működőképes, a városi hálózatokra csatlakozó belső közműhálózat, iparvágány. ▪ Sajátos ipari karakter, fejleszthető vonzerő-elemekkel. ▪ Egyre rendezettebb tulajdonviszonyok, közterületek, magánterületek jellemzően elkülönültek, a tulajdonközösségek csökkennek. ▪ Fejleszthető üres területek a déli	▪ Alacsony kihasználtság. ▪ Kívülállók számára átláthatatlan viszonyok, nehezen elérhető információk, menedzsment hiánya. ▪ Bonyolult tulajdonviszonyok, tulajdonosok gyakori egymásrataltsága. ▪ Alacsony tőkeerejű vállalkozások nagy száma. ▪ Nosztalgia a régi viszonyok iránt, a jelenlegi állapot rossz hírneve ▪ Gyenge teherforgalmi megközelíthetőség, belső közlekedés, szállítás alacsony színvonalú működése. ▪ A belső közlekedési hálózat egy része magántulajdonú. ▪ Igen sűrű, számos szabálytalansággal terhelt beépítettség. ▪ Elöregedett, szabványon kívüli belső közműhálózat, gyakori meghibásodások, gazdaságtalan működés. ▪ Jelentős hosszúságú rossz állapotú, használhatatlan, felhagyott iparvágány. ▪ Nagy számú, rossz állapotú, elavult üzemcsarnok. ▪ Főként közlekedési területekből álló

területeken. ▪ Közel 120 éves ipari múlt, tradíciók, identitás, szaktudás. ▪ Az ipari fejlődés számára szükséges háttér – pl. oktatás, képzés – rendelkezésre áll a környéken. ▪ Foglalkoztatható, az ipari munkakultúrához, fizikai munkához szokott szabad munkaerő a térségben. ▪ A területen ma is megvalósulnak fejlesztések, a területen működő cégek részéről, és a sajátosságokat kihasználó kreatív fejlesztőktől is.	önkormányzati tulajdon. ▪ Jelentős részben más célra hasznosított Duna-part. ▪ Jelentős, akut veszélyt nem jelentő, de az ipari jellegű használat változását jelentősen korlátozó talajszennyezettség, a korábbi használatból, háborús eseményekből a talajvízben és a salakfeltöltésben.
--	---

2.3.3. Lehetőségek	2.3.4. Veszélyek
▪ A gazdaságilag jelenleg is működő, adóbefizető terület jó példát jelenthet a közhatalom különböző szintjeinek együttműködésére, ilyen „jó példa” projektek létrehozására. ▪ A területet körülvevő, ahhoz kapcsolódóan megközelíthetőségét, közműellátását javító külső magisztrális infrastruktúra-fejlesztések részben szerepelnek az illetékes közhatalmi szervezetek terveiben, finanszírozásuk középtávon EU-forrásokból megoldható. ▪ Egy politikai családhoz tartozás, összehangolt politika a hazai közhatalom különböző szintjein. ▪ A pénzügyi buborékok kipukkadását követően növekszik az érdeklődés a piacképes materiális termékek előállítására iránt. ▪ Az EU2020 feltételrendszere kifejezetten előnyben részesíti a különféle partnerek kooperációjával megvalósuló, többféle előnyt integráló, társadalmi, környezeti és energiafelhasználási szempontból egyaránt hasznos, gazdaságilag megtérülő programokat, projekteket.	▪ A koncentrált, összehangolt, koncepciózus fejlesztések menedzselésének hiánya konzerválódik. ▪ A terület fejlődésében kulcsszerepet játszó szereplők együttműködési korlátai tartósan fennmaradnak, vagy növekednek, egyes tulajdonosok ellenállása megakadályozhatja a többség számára nélkülözhetetlen beavatkozásokat. ▪ A terület fejlesztéséhez nélkülözhetetlen feltételrendszer kialakulatlansága, bizonytalansága fennmarad. ▪ A térség konkurens zöldmezős, vagy barnamezős helyszínei előbb kerülnek ki kedvező helyszíneként a befektetési piacra. ▪ A terület megújításához számba vett külső infrastruktúra-fejlesztési tervek elmaradnak, nem válnak valóra, elhúzódnak. ▪ A gazdasági válság tartósan elhúzódik, vagy fokozódik, a befektetések anyagi háttere és az önkormányzati működési feltételrendszer továbbra is bizonytalan marad. ▪ Az EU-s források igénybevehetősége a szabályrendszer hazai kialakításának késlekedése miatt elhúzódik.

3. A terület fejlesztésének cél- és eszközszerrendszere

3.1. A fejlesztés filozófiája

A terület hasznosításának érdemi fejlődése csak a következő középtávú időszak következetes és kitartó munkájának eredményeként várható el, amelynek számos részlete nem prognosztizálható előre, hanem csak felkészült és folyamatos menedzsment tevékenység során alakítható ki. A szükséges beavatkozásoknak ezért csak a rövid távon, két-három év alatt megteendő lépései határozhatók meg, a hosszabb távon fenntartandó célok eléréséhez tartozó további konkrét tennivalókat az első lépések eredményességének függvényében lehet megfogalmazni. Mindez az átfogó célok kitűzéséből, és az első, legfontosabb lépésekből, az ezek sikerességéhez tartozó feltételekből felépített, „az átfogótól a részletek felé” haladó cél- és eszközszerrendszerral tervezhető meg, úgy, hogy a sokszereplős, az önkormányzati és a magánszféra együttműködésével szervezett, a közszféra által irányított folyamatban minden résztvevő a saját kompetenciáinak és érdekeinek leginkább megfelelő módon vegyen részt.

Ezen belül a magánszféra feladatának tekinthető a privát kézben lévő ingatlanok olyan hasznosítása, amely minél több munkahely működtetésével minél több üzleti eredményt, és ez által minél több adóbevételt hoz a közszférának. A közszféra – közcélú, és a közbevételeket növelő – feladata ugyanakkor a jelenlegi viszonyok olyan alakítása, amely a magángazdaság élénkítésével, a szereplők aktivitásainak koordinálásával, az alulhasznosított területek, épületek újrahasznosításával, az ehhez szükséges vonzó infrastrukturális, marketing és jogi környezet megteremtésével elősegíti a térség és a terület foglalkoztatási és jövedelem- és adótermelő képességének lényeges növelését.

Az igen bonyolult sokszereplős folyamat a közszféra szereplői részéről is a szokásosnál lényegesen magasabb fokú együttműködést igényel – a kerületi és fővárosi önkormányzatok, továbbá a nemzeti kormányzat tekintetében is –, ezért indokolt a gazdasági célú rozsdáövezeti megújítás olyan pilóta-projektjének



tekinteni, amelynek sikere más hasonló adottságú területek számára is például szolgálhat a gazdaságilag is fenntartható településfejlesztési projektek megvalósításához.

3.2. Átfogó cél

A csepeli Gyárváros olyan fokozatos, fenntartható, más hasonló rozsdáövezeti területek számára is mintául szolgáló gazdasági fejlesztése, amely

- dinamikusan növeli a gazdasági eredményességet, a területről származó bevételeket,
- biztosítja a növekvő kapacitású helyi munkaerő hatékony foglalkoztatását,
- az igényekkel együtt lépésről-lépésre változó, vonzó környezettel,
- a terület befektetési alkalmasságát és megítélését javító beavatkozásokkal,
- a forrásokat jellemzően a terület jobb kihasználtságából származó felértékeléséből megtermelve.

Kulcsindikátor: A területről származó SZJA- bevételek reálértéken 2020-ig a 2011. évihez képest legalább 40 %-kal növekedjenek.

3.3. Tematikus célok

3.3.1. Gazdasági célok: Fejlődő gazdaság, növekvő prosperitás

A terület kihasználtságának, az ott végzett tevékenységek volumenének, jövedelmének és foglalkoztató képességének folyamatos növelése úgy, hogy a nehézipari tradíciókra, meglévő munkavállalói képességekre alapozó gazdasági tevékenységek rövid távon lényegesen bővüljenek, hosszabb távon pedig a kor követelményeinek, valamint a terület és a térség humán erőforrás-változási képességének megfelelően fokozatosan fejlődjenek az egyre versenyképesebb, hatékonyabb, környezetbarát, fenntartható gazdasági szerkezet felé. Ennek nyomán a következő 2020-ig a területhez fűződő összes nemzeti, térségi és helyi adóbevételek reálértéken legalább 100 %-kal növekedjen.

- Kulcsindikátor: 2020-ig a Gyárváros területéről származó iparüzési adó reálértéken legalább 40 %-kal növekedjen a 2011. évihez képest.

3.3.2. Társadalmi célok: Növekvő foglalkoztatottság, fejlődő munkaerő

Csepel fokozatosan növekvő képzettségű lakosságának egyre növekvő hányada dolgozzon a növekvő kihasználtságú Gyárvárosban. A területen foglalkoztatottak száma 2020-ig duplázódjon meg a 2011 évihez képest, és az itt foglalkoztatottak átlagos iskolai végzettsége, bérjövödelme lassan, de folyamatosan növekedve 2020-ra érje el a csepeli lakosság akkori átlagát. Az itt foglalkoztatottak között legyen jellemző a szakmunkás végzettségűek aránya.

- Kulcsindikátor: A Gyárvárosban foglalkoztatottak száma 2020-ban a 2011. évinél legalább 100 %-kal magasabb legyen.

3.3.3. Környezeti célok: Attraktív, fejlődő infrastruktúra

A Gyárváros műszaki infrastruktúrája egyre jobban feleljen meg a növekvő prosperitáshoz szükséges követelményeknek, a változó igényekkel összhangban: korszerűsödjön. Javuljon lényegesen a terület közvetlen külső megközelíthetősége és belső átjárhatósága, mind a nagy volumenű teherforgalom, mind pedig – egyre nagyobb mértékben, fokozatosan – a közcélú és az egyéni közlekedés tekintetében. A városi hálózatokkal legyen egyenértékű és azokkal összekapcsolt a közműhálózat. A közös területek egyre inkább feleljenek meg a környezetbarát gyalogos és kerékpáros közlekedés igényeinek. A terület kívülről messziről is jól látható elemei – pl. az 1. Kapu, a Víztorony, a gyárkérmények – vonzerőt jelentő, érdekes, jóhírt növelő márkaépítő elemeivé váljanak a területnek.

- Kulcsindikátor: A Gyárvároson belüli személygépkocsi-forgalom 2020-ban a 2011. évinek legalább a kétszerese legyen

3.4. Horizontális célok

3.4.1. Hatékony menedzsment

A terület fejlődése, a számos szereplő tevékenységének eredményes koordinálása, egyes közösségi beavatkozásokkénti csatornázása, a beavatkozások előkészítése és megvalósításának megszervezése, minőségének biztosítása folyamatos közérdekű munkavégzést igényel, a kedvező folyamatok elősegítése, a kedvezőtlenek visszaszorítása érdekében. A terület fejlődésének nonprofit menedzsmentje kezdetben a szükséges legalább kétfős minimális létszámmal, az önkormányzat támogatásával, majd tevékenységét és kapacitását a terület szereplői igényeinek megfelelően bővítve, a haszonélvezők hozzájárulásából finanszírozva az érintettek számára hasznos szolgáltatásokkal segíti elő a terület hasznosítását. A menedzsment

eredményessége érdekében a szereplők együttműködésének legalább minimális szintjét biztosító jogi környezet megteremtése, a „gazdaságfejlesztési körzet” (Business Improvement District – BID) jogintézményének létrehozásával lényeges külső feltétele nem csak a Csepeli Gyárváros, de igen sok más olyan terület fejlődése szempontjából is, ahol a közhatalomnak a gazdasági élet sok érintett szereplőjével kell együttműködnie a közös célok elérése érdekében.



- Kulcsindikátorok: a tematikus célok időarányos teljesülése

3.4.2. Javuló hírnév

A gazdasági fejlődéshez nélkülözhetetlen a terület – és vele egész Csepel – megítélésének, jó hírnevének lényeges javulása. Ehhez – a dinamikus, és reális program keretében – olyan kis költségű akciók szükségesek, amelyek messziről és közelebbről egyaránt jól láthatóan jelenítik meg a területeken bekövetkező változásokat, vonzerőt jelentve a potenciális beruházók számára, egyúttal segítve a gazdaságfejlesztésben érdekelt partnerek munkáját. A megvalósulást segítő lépések közé tartozik a várható fejlemények széles körű ismertetése a közvélemény számára, valamint a befektetés, beruházás-ösztönzést célzó szakmai munka és ennek széleskörű kommunikációja is.

- Kulcsindikátor: 2014 végéig legalább 1000 sajtótermékben való megjelenés a Gyárváros megújulásának megindulásáról, várható lépéseiről, eseményeiről

3.5. A fejlesztési munkát elősegítő, várhatóan bekövetkező külső események

A Csepeli Gyárváros fejlesztését segítő, de attól függetlenül, más szervezetek által középtávon – 2020-ig - tervezett fejlemények – tekintettel arra, hogy a terület újraélesztését a megfelelően gondolt előrelépési lehetőségek hiányában korábban még a kerület saját korábbi fejlesztési tervei sem igazán helyezték fókuszba – mind



társadalmi, mind pedig környezeti és infrastrukturális szemszögből viszonylag szerények. Sajátos, és igen előnyös helyzet ugyanakkor az, hogy mind az Európai Unió, mind a magyar kormányzat, mind pedig a főváros gazdasági és területfejlesztési politikája olyan célrendszert tartalmaz, amely igen előnyös lehetőségeket teremthet a Gyárváros fejlesztése hatékony gazdasági

előkészítéséhez.

3.5.1. A gazdasági célok eléréséhez várható fejlemények

- Az EU a 2020-ig tartó tervidőszakban egyre határozottabban támogatja az elavult városi területek megújítására irányuló, integrált megközelítésű gazdaságorientált projekteket. Különösen fontos szerep jut ebben a megtérülő, azaz gazdasági eredményeket hozó infrastrukturális beruházások visszatérítendő támogatásának, ide értve a klíma- és energiatudatos revitalizációs beavatkozásokat is.
- A korábbinál összetettebb feltételrendszer miatt 2014-2017 között az előkészületeket korábban megkezdő, magas fokon integrált projekttel bíró önkormányzatoknak átmeneti versenyelőnyük lesz a többiekkel szemben az EU-s támogatások elnyerésében.
- A magyar kormányzat egyre erőteljesebb lépéseket tesz a termelő beruházások elősegítése érdekében.
- A gazdasági kormányzat a Nemzeti Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióban megfogalmazottak szerint egyre több partnerségi kapcsolatot hoz létre megyei és helyi önkormányzatokkal a stratégiai fontosságú, gazdaságösztönző pilot projektek megvalósítása érdekében, ilyen státust – megfelelő aktivitások esetén – a Csepeli Gyártelep fejlesztése is könnyen elnyerhet.
- A hazai termelő közép vállalkozások egyre sikeresebbek lesznek a nemzetközi versenyben.
- A fővárosi önkormányzat új városfejlesztési koncepciója és stratégiája várhatóan a korábbinál határozottabban előnyben részesíti a gazdaságorientált városfejlesztési programokat.

3.5.2. A társadalmi célok eléréséhez várható fejlemények

- A munkaerő-piaci körülmények változásai egyre vonzóbbá teszik a fizikai munkát az alacsony képzettségű munkavállalók számára.
- A kormányzati intézkedések javítják a szakképzés és a termelés kapcsolatrendszerét.
- A csepeli lakosság képzettsége, munkavállalási esélyei fokozatosan növekednek.

- A korábban külföldre távozott munkavállalók magasabb vállalkozási kultúrájú tapasztalatokkal, felkészültséggel hazatérve, a nemzetközi piacba a jelenleginél lényegesen jobban integrálódó, exportra (is) termelő kis- és középvállalkozásokat hoznak létre.

3.5.3. A környezeti célok eléréséhez várható fejlemények

- Megindul és megtörténik a Csepeli HÉV korszerűsítése, bevezetése legalább a metrócsatlakozásig, illetve továbbvezetése a városhatár irányában, ami lényegesen javítja a terület személyforgalmi megközelíthetőségét, bővíti a rendelkezésre álló kapacitásokat.
- Elkészül az M0 körgyűrű kétszer háromsávosra bővítése, ami jelentősen javítja a terület teherforgalmi megközelíthetőségét.
- Elindul a Csepel-Észak terület fejlesztésének előkészítése, ami a Gyárváros újjáépítésével szinergiában növeli a kerület jó hírnevét, és a befektetői bizalmat.



4. A célok eléréséhez szükséges tennivalók

A közhatalmi feladatok elvégzéséhez az EU **folyamatban lévő időszakának**, illetve a **2020-ig tartó tervidőszaknak a gazdaság- és infrastruktúrafejlesztési** forrásai vehetők igénybe, és az adóbevételeket lényegesen növelő, így kiszámítható módon **megtérülő** beruházások a **visszatérítendő támogatások**, kedvezményes hitelek igénybe vételéhez is jó alapot jelenthetnek.

A **hatékony, eredményes továbblépéshez** Csepel esetében a következő lépések szükségesek:

4.1. Az első lépések

1. **Zászlóshajó-projekt** számára szükséges, **3-5 Ha körüli** nagyságrendű **terület önkormányzati megvásárlása, és felértékelve munkahelyteremtő** beruházónak történő **értékesítése**. Az első hasonló akció helyszínéként olyan területek javasolhatók, amelyek viszonylag jól megközelíthetők, és a rajtuk álló épületek részlegesen vagy teljesen bonthatók, vagy átépíthetők. Indokolt, hogy az Önkormányzat **árlejtésre** hívja fel a jelzett **területek tulajdonosait**, és a legkedvezőbb kondíciókkal jelentkezőket **versenyeztetve** választja ki a konkrét, megvásárolandó ingatlant. Az **értéknövelő** tevékenységek hatásának jelentkezésével **munkahelyteremtő** beruházás céljára, **magasabb áron** értékesíti azt.

Kerületi önkormányzati feladat

2. **Stratégiai megállapodás előkészítése a Kormány, a Kerületi és a Fővárosi Önkormányzat**, valamint a területen működő **sikeres magánvállalkozás (vagy ezek szövetsége)** között. Ezen belül a **Kormány vállalja, hogy gazdaságfejlesztési körzetként**, a sokszereplős gazdaságfejlesztési akciók **nemzeti pilot projektjeként kiemelt projektté** nyilvánítja a terület újjáélesztését. Pályázati úton **forrásokkal, valamint a humán erőforrás képzésének támogatásával segíti** a többi szereplőnek a terület **gazdaságfejlesztő, munkahelyteremtő** vonzereje növelésére irányuló munkáját, különös tekintettel a megközelíthetőség és az átjárhatóság **infrastrukturális** feltételeinek javítására, a megfelelően **felkészült szakemberállomány** képzésének biztosítására, valamint a terület nemzetközi **tőkevonzó-képességének** erősítésére. A **Fővárosi Önkormányzat** az illetékességi körébe tartozó **városi léptékű műszaki infrastruktúra (HÉV, gerincút, belső közművek)** fejlesztésében tesz vállalásokat, a **Kerületi Önkormányzat pedig** a projekt **menedzselésében, illetve a helyi és térségi gazdaságfejlesztésben,** a terület **hírnevét erősítő** kisebb beruházásokban, a **városmarketing** tevékenységben, valamint a **különbféle projektek előkészítésében és koordinálásában** játszik vezető szerepet. A **magángazdasági szereplő(k)** a **munkahelyteremtésben**



vállalnak – **saját tevékenységük** lehetőség szerinti **bővítésével**, illetve saját üzleti kapcsolatrendszerükön keresztül **más termelő egységek idevonzásával** – szerepet.

Kormányzati feladat, a szereplőkkel egyeztetett előkészítéssel

3. **Menedzsment szervezet** felállítása

Kerületi önkormányzati feladat

4. A **sokszereplős gazdaságfejlesztési** munka háttérét, a szereplők **együttműködését** biztosító, a részvétel megtagadását ellehetetlenítő **Gazdaságfejlesztési Körzetekről szóló törvény** előkészítése és elfogadása.

Kormányzati feladat

4.2. További lépések

5. **Befektetésösztönzési** tevékenység beindítása és folytatása;
finanszírozásszervezés a menedzsment folyamatos működéséhez, az egyes feladatok, projektek megvalósításához

Kerületi önkormányzati feladat, a **menedzsment szervezet** megvalósításában

6. **Kiajánlási ismertető** készítése, együttműködve az érintett tulajdonosokkal.

Kerületi önkormányzati feladat, a **menedzsment szervezet** megvalósításában

7. A terület **vonzerejét növelő, a fejlődést vizualizáló alacsony költségű** beruházások végrehajtása: az **1. kapu felújítása, étterem, turisztikai fogadótér és WM Gyármúzeum, múzeum shop** létrehozása

Kerületi önkormányzati feladat, a **menedzsment szervezet** megvalósításában

8. A **víztorony** és még legalább **három kémény** összehangolt, **vonzó tájjellé (landmark)** alakítása

Kerületi önkormányzati feladat, a **menedzsment szervezet** megvalósításában

9. Az **1. kapu előtti zöldfelület** felújítása

Kerületi önkormányzati feladat, a **menedzsment szervezet** megvalósításában

10. A **területen belüli közterületek** fenntartható **rendszerének** megtervezése, **megvalósíthatósági tervének** elkészítése

Kerületi önkormányzati feladat, a **menedzsment szervezet** megvalósításában

11. A terület **két-három új közúti megközelíthetőségének előkészítése** a nehéz **teherforgalom** területre vezetésének gördülékennyé tételére;



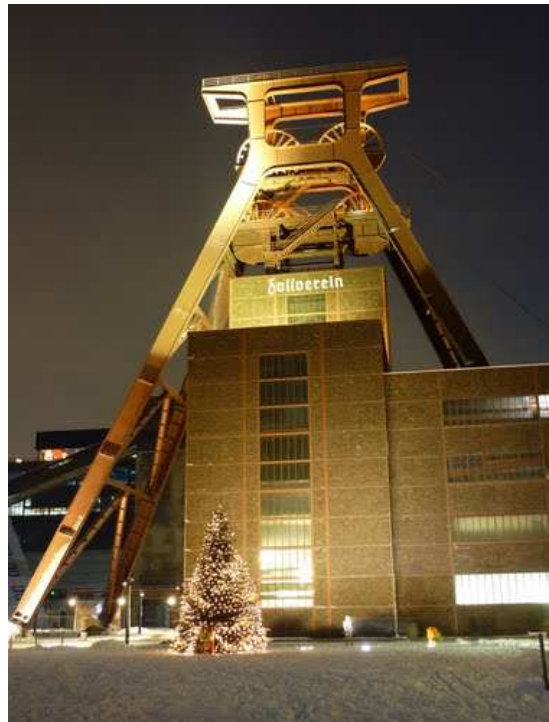
- Kerületi önkormányzati feladat, a menedzsment szervezet megvalósításában**
12. A kerület **fenntartható energia akciótervének** elkészítése, **ELENA vagy JESSICA pályázat** előkészítéséhez;
Kerületi önkormányzati feladat, a menedzsment szervezet megvalósításában
13. A Gyárváros felvétele **Budapest városfejlesztési, és sportturisztikai** kínálatába
Fővárosi önkormányzati feladat
14. A csepeli **buszvégállomás Szövetség ABC** tömbjébe való, **kereskedelemmel integrált áthelyezésének** előkészítése és megvalósítása
Fővárosi önkormányzati feladat
15. A terület **belső közműhálózata szabványosítássá** átépítésének **előkészítése** és megvalósítása
Fővárosi önkormányzati feladat
16. A Gyárváros **közcélú közlekedéssel** való színvonalas külső **elérhetőségének**, **belső átjárhatóságának** biztosítása
Fővárosi önkormányzati feladat
17. A terület **bekapcsolása a BuBi kerékpárkölcsonzó** hálózatba
Fővárosi önkormányzati feladat
18. **P+R parkolók** létesítése a **HÉV állomásoknál**, állomások **korszerűsítése**
Fővárosi önkormányzati feladat
19. **3-4 új belső zöldterület** megvalósítása
Kerületi önkormányzati feladat, a menedzsment szervezet megvalósításában
20. A **közvilágítás biztosítása** a Gyárváros területén, a városi **közterületeken** szükséges színvonalon
Fővárosi önkormányzati feladat
21. A **Gerincút 2. szakasz előkészítése és megvalósítása**
Fővárosi önkormányzati feladat
22. A csepeli **HÉV 5. metróvá alakításának** előkészítése, a csepeli **Szent Imre tér** környékén **süllyesztett** megoldással
Fővárosi önkormányzati feladat



5. Átfogó – más területeken is releváns – javaslatok

A csepeli tapasztalatok általánosítható tapasztalatai alapján a más hasonló, alulhasznosított ipari területeken is széles körben szükséges munkahelyteremtő szempontok és tennivalók a széles körű kormányzati és EU-s támogatási rendszer alakításának befolyásolása érdekében az alábbiakban körvonalazhatók:

1. A korábbi ipari, katonai, vagy vasúti területek megújítása csaknem minden esetben sokszereplős folyamat, amely a kormányzati, önkormányzati és magángazdasági szervezetek széles körének szervezett, koordinált aktivitását igényli.
2. A magángazdasági szereplők széles körével az önkormányzat koordinált együttműködése szükséges, amely (a nemzetközi szakmai gyakorlatban Business improvement district – BID – néven elterjedt gyakorlat magyar változataként) „gazdaságfejlesztési körzet” létrehozásával, és itt az adott terület megújítása, a közösségi érdekek célzott érvényre juttatása érdekében a területen keletkező közhatalmi bevételek egy részének a közös célok megvalósítására történő visszaforgatásával ér el érdemi gazdasági fejlődést.
3. Az együttműködés gördülékennyé tétele, a „potyautas effektus” kizárása érdekében a gazdaságfejlesztési körzet létesítésének szabályairól törvény megalkotása szükséges, amely – némileg emlékeztetve a társasházak működéséhez – a résztvevők közös elhatározásához köti a közös projektek megvalósítását, minősített többséghez kötve azok megszavazását, és közös teherviselésre készítetve a terület összes résztvevőjét.
4. A rozsdaovezetek sokszereplős megújításának tervezése során alapvetően a gazdasági, foglalkoztatási és adótermelési szempontoknak kell dominálniuk. A terveknek leginkább az ilyen szempontból szükséges infrastruktúralétesítési és környezetfejlesztési tennivalókat kell célul tűzniük, figyelembe véve a területen illetékes közhatalmi és magángazdasági szervezetek terveit is.
5. Az ilyen együttműködéseket rendszerint a helyi önkormányzatnak kell szerveznie és koordinálnia, a működés és a célul tűzött fejlesztések költségeit megosztva a fejlesztés gazdasági eredményeiben anyagilag is érdekelt közhatalmi és magángazdasági szereplők között.
6. A rozsdaovezetek megújítása során a kulturális, vagy természeti örökségnek a területen lévő elemeit úgy kell értékőrző módon hasznosítani, hogy az minél kevésbé gátolja a gazdasági fejlődést, a foglalkoztatás bővítését.
7. A felhagyott, vagy alulhasznosított ipari, gazdasági területek újjáélesztésében kulcsszerepe van a helyi, térségi, és országos, illetve nemzetközi gazdaságfejlesztési befektetésösztönzési tevékenységnek, ami az ilyen célokra történő források megfelelő arányának biztosítását, illetve az ilyen célú szervezetek célzott együttműködését igényli.



A munka készítői

Csepel Gyárváros fejlesztési stratégiáját

Budapest XXI. Kerület Csepel Önkormányzata

Megbízásából

A Magyar Urbanisztikai Tudásközpont Nonprofit Kft.

készítette

Megbízói projekt-koordinátor:

- Dr. Polinszky Tibor

A szakértői munka vezetője:

- Ongjerth Richárd, a MUT NKft. ügyvezetője

A stratégia elkészítéséhez felhasznált források:

- RETINA Projekt – Ajánlások a felhagyott iparterületek újjáélesztéséhez a RETINA Projekt alapján, Magyar Urbanisztikai Tudásközpont NKft., Budapest, 2012
- RETINA Projekt - Budapest-Csepel Barnamezős Revitalizációs Terv és Beruházási Program, RETINA Masterplan Konzorcium, Budapest, 2012
- Local Authority Guide to Business Improvement District, Association of London Government, London, 2005
- Budapest Statisztikai Évkönyve 2010, KSH, Budapest, 2011
- Wikipédia, Weiss Manfréd, és Weiss Manfréd Acél- és Fémművek szócikkek, 2012. november 13-i állapot

A dokumentációt szerkesztette:

- Ongjerth Richárd

© MUT NKft. 2013