

Проект  
«Развитие городских агломераций в зоне транспортного коридора  
Москва – Санкт-Петербург»

Аналитическая записка

**«Перспективы развития территорий,  
прилегающих к транспортным коридорам  
Москвы и Санкт-Петербурга»**

С.С. Артоболевский, доктор географических наук,  
Институт географии РАН

## Нужны ли друг другу столицы?

Москва и, со значительным отставанием, Московская область идут по пути деиндустриализации - к информационной экономике и постиндустриальному обществу. Параллельно усиливается контроль московского капитала над экономикой других регионов. Как результат, Москва, в меньшей степени Московская область, все более ориентируется на предоставление и получение не товаров, а информации и услуг. География товарных потоков все более расходится с территориальной структурой потоков информационных. Это ведет к относительному сокращению потребностей столичного региона<sup>1</sup> в традиционных транспортных услугах и путях сообщения (подробнее этот сюжет будет рассмотрен ниже).

Москва в большей степени, чем Санкт-Петербург, является воротами в Европу. Это подтверждается доминированием в международных перевозках московских аэропортов, разнообразием «иностранных» направлений и объемами железнодорожных и автомобильных перевозок по ним, концентрацией представительств компаний и т.д. В результате - ограниченный интерес населения, экономических и политических структур, базирующихся в столичном регионе и прилегающих к нему областях, в услугах Санкт-Петербурга и Ленинградской области в качестве связывающего звена с Западной Европой (и зарубежными странами в целом). Отчасти это связано с тем, что граница с ЕС имеет значительные барьерные функции. Реализация идеи четырех общеевропейских пространств далека от своей реализации. Вступление же стран Балтии в ЕС только повысило барьерную функцию новых границ Союза.

Транзитное экономико-географическое положение Москвы позволяет ей реализовывать свои связи по разным направлениям. Санкт-Петербург лишь одно из них, при этом «прилегающий» к периферии ЕС. Кроме того, порты города и области ограничены закрытостью Балтийского моря и датскими проливами (речь идет об экологических и технических – грузоподъемность и безопасность судов - ограничениях). В ближайшей перспективе указанные порты могут столкнуться с конкуренцией «потенциальных» портов Мурманского побережья, не ограниченных ни льдами, ни проливами.

Столица и почти равновеликая ей по населению Область не имеет конкурентов в стране в области экономики и притягательности для мигрантов. «Хинтерланд» покрывает почти всю страну. Московский столичный регион, даже в границах города и Области, в значительной мере самодостаточен. География его развития определяется внутренними и «общестрановыми» факторами, а не тяготением к внешним центрам. Санкт-Петербург расположен слишком далеко<sup>2</sup>, чтобы влиять на географию осей и ареалов экономического развития московского региона. Тверь же находится в «экономической тени» столичного региона и слишком мала для того, чтобы влиять на пространственное развитие московской агломерации.

Перспективы развития «оси» Санкт-Петербург во многом определяется ситуацией в обеих столицах и их областях. Особый интерес представляют сюжеты, связанные с расселением и развитием транспортных функций.

<sup>1</sup> Столичный регион (здесь) - это Москва и Московская область. Правомерно включение в него (как делают некоторые исследователи) и первого кольца областей, прилегающих к Московской области.

<sup>2</sup> И это хорошо для обеих столиц и страны в целом, ибо позволяет избежать дорогостоящей конкуренции.

## **Московская городская агломерация и Московский столичный регион<sup>3</sup>**

### *Московская городская агломерация*

Почти вся официальная территория Москвы заключена в пределах Московской кольцевой автомобильной дороги. За ее пределами к столице относятся с десяток небольших по площади и населению ареалов (исключение – город Зеленоград, имеющий статус административного округа, значительную площадь и население). Половина этих ареалов имеют анклавный характер, среди них Зеленоград, Шереметьево и Внуково.

По многим направлениям пересечение границы Москвы ничего не меняет ни в характере застройки, ни в «стиле» жизни населения и т.д. Это и понятно, ибо сама 10-миллионная Москва (если верить переписи 2002 года – 10,4 млн. чел.; ранее текущий учет фиксировал лишь 8,5 млн.) просто не могла не создать вокруг себя агломерацию (естественно крупнейшую в стране), далеко выходящую за административную границу Москвы – субъекта РФ.

Вопросы о границах, точной конфигурации и людности Московской столичной агломерации, равно как и критериях ее выделения не имеют однозначного ответа. Официально Московская агломерация не выделяется, как и другие «аналогичные» образования (в отличие, скажем, от США, Великобритании и некоторых других стран, в которых метрополитенские территории имеют официальный статус и по ним публикуются статистические данные).

Различные исследователи (в т.ч. в Институте географии РАН и на Географическом факультете МГУ), базируясь на интенсивности трудовых поездок (маятниковых миграций), транспортной доступности (обычно 2-х часовой общественным транспортом) и территориальной близости, по-разному определяли границы и численность населения Московской агломерации. Кроме самой столицы, в ее состав включали и два кольца муниципальных образований, прилегающих к городу, и всю Московскую область, и даже прилегающие к ней части соседних областей. Вопрос о границах Московской агломерации «запутан» еще и тем, что в ее состав реально вошли не только городские поселения, что несколько противоречит «каноническому» пониманию агломерации как супергорода (или расширяет это понимание).

Во всех случаях, по форме «получавшаяся» агломерация похожа на звезду, с лучами выдвинувшимися по основным транспортным магистралям. При этом в северном и восточном направлениях эти лучи продвинулись дальше, чем в северо-западном, т.е. петербургском. Последнее объясняется уже отмеченной «истощенностью» Тверской области, связанной с многолетней миграцией ее населения в столицу. В далекой перспективе по указанным двум осям возможно формирование мегалополисов. Для возникновения же мегалополиса между двумя столицами нет «строительных материалов» (речь идет о Тверской и Новгородской областях). Пока же процесс «мегалополизации» идет по другому сценарию.

---

<sup>3</sup> Основными источниками при написании данного и последующих разделов послужили материалы 2-х генеральных планов развития – Москвы (утвержден в 1999 году) и Московской области (2005 год; опубликованные результаты). Оба рассчитаны до 2020 года, но, к сожалению, слабо скоординированы. Они были дополнены официальными статистическими данными, материалами научных исследований.

Вполне правомерно говорить о формировании мегалополиса на базе Москвы и столиц первого кольца областей, прилегающих к Московской области. Этот мегалополис имеет не вполне стандартную форму – «снежинки», а не оси, как в других странах (например, в США и Японии).

Последняя по времени попытка выделения Московской агломерации была предпринята разработчиками Генерального плана развития Московской области на период до 2020 года. Они включили в ее состав слившиеся или «сближенные» города и иные поселения характеризующиеся интенсивными связями различного рода (трудовыми, экономическими и т.д.). Как видно, используются два принципа для выделения Московской агломерации: территориальной близости/неразрывности поселений и интенсивности связей. По мнению разработчиков, в выделенной ими агломерации проживает 13 миллионов человек, т.е. в нее включена значительная часть населения области. По подсчетам П.М.Поляна в столичной агломерации проживает 15 млн. человек.

Доминирование Москвы в составе Московской агломерации очевидно. Входящие в нее областные поселения, в том числе и некоторые из упомянутых ниже агломераций второго порядка, имеют «подчиненное» значение. Надо отметить, что в последние 10-15 лет размещение населения и хозяйственных объектов в пределах агломерации стало несколько равномернее (при этом растет пространственная социальная сегрегация).

В настоящее время для Московской агломерации характерны процессы субурбанизации и джентрификации. В отличие от развитых стран, где эти процессы шли последовательно (первый начался в 50-е годы прошлого века, второй – в 70-е), в Московской агломерации они идут одновременно. Субурбанизация идет, как по радиальным магистралям, выходящим из столицы, так и в межрадиальных ареалах. Она увеличивает упомянутую социальную пространственную сегрегацию в агломерации, ибо цена земли зависит не столько от расстояния до МКАД, сколько от «популярности» направления, ареала, конкретного населенного пункта. Цена эта в пределах агломерации варьирует от 1000 до 50000 и более за 100 кв. м.

Процесс субурбанизации (как в пределах агломерации, так и вне ее) реализуется в нескольких формах. Во-первых, создаются новые коттеджные поселки, в которых дома имеют все удобства, само поселение - инфраструктуру, охрану и т.д. Во-вторых, москвичи строят дома/особняки, пригодные для круглогодичного проживания, в уже существующих населенных пунктах – поселках, деревнях, дачных поселках и, реже, садовых товариществах. При этом «аборигены» потихоньку вытесняются. Часть их, продав землю, мигрирует в столицу и города Московской области. Новые владельцы почти всегда сносят существующие строения, последние не влияют и на цену покупки (учитывается только стоимость земли). Сельские и дачные поселения все больше напоминают коттеджные поселки.

Наиболее популярным и дорогими пока остаются ареалы вдоль Рублево-Успенского шоссе (и западное направление в целом). Ухудшение их транспортной доступности, в том числе связанная с дачными поездками высокопоставленных чиновников, из-за которых надолго перекрываются дороги, высокая плотность застройки, ухудшение состояния среды привели к росту популярности (и цены) по Рижскому направлению (вдоль Ново-Рижского шоссе). Наименее популярное направление – восточное. Но в целом процесс субурбанизации идет к расползанию Московской агломерации практически по всем направлениям, выбор которого напрямую связан с уровнем доходов «мигрантов».

Следует учитывать, что все большая часть новых домостроений используется не периодически (как ранее), а для постоянного проживания (при ежедневных поездках в Москву). Правда при этом москвичи, в отличие от «западных людей» сохраняют свои городские квартиры. Последние служат, как для проживания, так и для сдачи в аренду.

Часть поселений в субурбанизированных ареалах по характеру и плотности застройки, предоставляемым на месте услугам, вполне можно считать городскими территориями, несмотря на их «поселковый» статус. В западном понимании – это типичные богатые пригороды. Большая же часть указанных поселений пока сохраняют свой «сельский» характер.

Изменения в размещении населения, связанные с субурбанизацией, оказали воздействие на выбор мест для офисов в столице. Так, в Крылатском и Кунцево возникли новые деловые центры, работники которых (речь идет, конечно, о ключевых кадрах) имеют возможность, проживая в западных лучах агломерации (в т.ч. «вдоль» Рублево-Успенского шоссе и т.д.), не пересекать Москву, направляясь на работу. Есть примеры такого рода и по другим направлениям.

Естественно, что большая часть деловых центров сосредоточена в центре города – внутри Садового кольца и в прилегающих ареалах. Большая их часть расположена во вновь построенных зданиях, на месте снесенных жилых и промышленных зданий, складов и т.д. Действуют компании, скупающие убыточные предприятия для последующей смены типа землепользования. Штаб-квартиры компаний, деловые центры и элитное жилье все более определяют внешний вид города, часто в ущерб его историческому наследию.

Джентрификация (шире – возвращение состоятельного населения в центр Москвы) связана, как с новым точечным строительством элитного жилья в центре, так и с реконструкцией в его пределах старого жилья. Жилье это относится к «высшей» ценовой категории (т.е. 3-5 тыс. долл. США за 1 кв.м) Но если на Западе значительная часть такого жилья заселялась т.н. «яппи» (молодые профессионалы без семей), то в Москве квартиры в этих домах преимущественно покупают для семейного проживания.

Одновременно с субурбанизацией населения идет процесс миграции промышленных и транспортно-складских предприятий из центральной и срединной частей Москвы на ее периферию и полупериферию. Хозяйственная субурбанизация также способствует расползанию агломерации. Основной «выталкивающий» фактор – высокая стоимость земли.

Для столицы характерны конфликты традиционных промышленно-транспортно-складских землепользователей и компаний, заинтересованных в освобождении территорий для жилищного и офисного строительства. В области основной конфликт – между рекреационным и сельскохозяйственным использованием земель. Как уже отмечалось максимальная стоимость земли в Московской области превысила 50000 долларов США за 100 квадратных метров. Понятно, что речь идет об избранных направлениях близ официальных границ города. Но и в целом подмосковные земли дороги, что делает приоритетным их рекреационное использование – дачно-коттеджное строительство<sup>4</sup>. Хозяйственные объекты «вытесняются» на относительно дешевую периферию Области и

---

<sup>4</sup> Построенные дома все чаще используются как «равноправное», а то и первое жилье.

в уже существующие индустриальные центры. Инвесторы экономят как на стоимости земли, так и рабочей силы.

В западных странах миграция хозяйственных объектов направлена на периферию агломерации и на ареалы за ее пределами (green-field location – т.е. размещение в «чистом поле», что во многих случаях считается наиболее эффективным). Во многих странах указанная миграция стимулировалась государством. Но в случае Московской агломерации усилия властей столицы направлены на сохранение предприятий в пределах города, пусть и на его периферии. Эта политика вступает в противоречие с постиндустриальной трансформацией Москвы и столичной агломерации.

Официально декларируется необходимость сохранения «славного пролетарского прошлого», рабочих мест в промышленности и получаемых налогов, приближение рабочих мест к спальным районам. Реальная причина – сохранение властями Москвы идеологии индустриального развития. Кроме того, как будет показано ниже, ослаблены горизонтальные связи и координация деятельности Москвы с Областью и с прилегающими к последней регионами. В результате искусственно поддерживается завышенный уровень индустриализованности столицы и ее агломерации. Речь, естественно, идет о производственных мощностях, а не о штаб-квартирах компаний и т.п.

Перспективы развития регионов между двумя столицами (включая окраинные территории Московской и Ленинградской областей) связаны с возможной миграцией в них столичных предприятий. Но и при «лучшем» раскладе речь идет не о создании более или менее сплошной полосы развития между двумя столицами, а о развитии на ней отдельных ареалов.

Агломерация – единица, скорее аналитическая, чем реальная. Ее удобно использовать для решения некоторых планировочных задач, но она не имеет никакой собственной институциональной инфраструктуры. Принятия по ней управленческих решений требует согласования: иногда между муниципальными образованиями, и всегда между двумя полноправными субъектами федерации – Москвой и Московской областью. Именно поэтому, разработчики «Генерального плана развития Москвы на период до 2020 года» оперируют тремя территориальными уровнями – центр Москвы, город в официальных границах, московский регион (Москва и Область). Во всех трех случаях ясно, кто может принимать решения.

В указанном выше Генплане Московской области, на ее территории выделяется, по уже упомянутым критериям, 18 «собственных» агломераций второго порядка. Они сформировались на радиальных транспортных направлениях, вблизи второго транспортного кольца и на периферии области. Первые входят в состав Московской агломерации. Ядрами последних стали быстро развивающиеся новые и исторические города внеагломерационного пространства. Впрочем, последнее утверждение зависит от того, где провести границу Московской агломерации.

Существование Московской агломерации (и по одной из «версий» в составе двух упомянутых субъектов) поневоле будирует вопрос о слиянии Москвы и Московской области. Эта проблема стала особо популярна в последние годы в связи с федеральной политикой укрупнения регионов. Хочется предупредить об опасности этого объединения. Новый регион, с его более чем 16 миллионным населением, окажется мало управляемым, как «внутри», так и «снаружи». Особенно пострадает население области, прежде всего ее окраинных частей.

Следует помнить, что границы агломерации и не обязательно должны совпадать с границами административными. В большинстве стран мира именно это несовпадение имеет место. Так, в Нидерландах уже более 50 лет идет дискуссия: не придать ли Рандстаду (коллективная столица страны, в состав которой входят Амстердам, Гаага, Роттердам и Утрехт) административный статус. И пока такое решение не принято.

В качестве альтернативы объединению Москвы и Области можно предложить большую степень координации деятельности обоих субъектов, в том числе, и по регулированию столичной агломерации, увеличение ее внутренней интегрированности. Управленческие связи внутри агломерации ослаблены в значительной мере в последние годы. Еще в 90-е годы Москве и Области удавалось принимать совместные планировочные документы - в 1992 и 1996 гг.

Охлаждение в отношениях между двумя субъектами связано, как понятно, с противоречиями в финансово-экономической сфере. Таким образом, официальная граница между городом и областью стала внутриагломерационной границей, уменьшающей связанность агломерации. Как показали недавние события, связанные с монетизацией льгот, граница эта способна осложнить жизнь населения.

Хорошей иллюстрацией к сказанному выше стала «демаркация» границы между двумя субъектами. Последняя, как известно, проходит преимущественно по Московской кольцевой автомобильной дороге (МКАД). Власти Москвы предлагали провести границу на некотором расстоянии от МКАД (по направлению в Область). Они аргументировали свою позицию тем, что МКАД была построена на московские деньги. Власти Московской области настаивали на проведении границы по собственно МКАД. Реально борьба шла за придорожные участки, прилегающие к МКАД с внешней стороны и ставшие наиболее популярным местом размещения крупнейших торговых центров (супер- и гипермаркетов), обеспечивающих значительные налоговые поступления.

Необходимо отчетливо понимать, что Москва и Область, равно как и московская и областная части агломерации, просто не могут существовать друг без друга (по степени взаимозависимости им нет аналогов в РФ). Область обеспечивает столицу транспортными путями, рабочей силой, местами для рекреации, сельхоз продукцией, свалками для мусора

Столица дает «областникам» относительно высокооплачиваемую работу (в Москве и на месте), значительную часть торгового оборота (особенно летом), предоставляет качественные услуги (образование, здравоохранение, культура), ускоряет доступ к инновациям ...

#### *Система расселения Московского региона*

С административной точки зрения территория столицы делится на 10 округов (а те, в свою очередь, на 125 районов). До недавней реформы АТД Область включала в себя 39 районов, 26 городов областного подчинения. Статус городов областного подчинения имели и 29 городов – административных центров районов. Ныне в Области выделено 36 городских округов и 36 муниципальных районов (всего образовано 378 муниципальных образований).

Как уже отмечалось, вся территория Москвы и большая часть территории и населения Области относятся к Московской агломерации. В её состав входят и часть из 18 агломераций второго порядка, сформировавшихся в Области. А всего на территории Московской области расположено 75 городов (из них 18 с населением свыше 100 тыс.чел.) и 111 посёлков городского типа (и более 6000 сельских поселений). По уровню урбанизации – 79% - Московская область сильно выделяется на среднем для РФ фоне.

В XX веке площадь Области выросла почти в полтора раза, численность населения (как и число городов) - в пять раз, а городское население более чем в 70 раз. В настоящее время население Области несколько сокращается (и стареет), что связано с его естественной убылью. Её не восполняет даже положительный миграционный баланс, а ведь по атрактивности для мигрантов Область не только сравнялась с признанным лидером – Москвой, но и обошла ее: в 2003 году коэффициент миграции составил 99 для Области и лишь 52 для столицы.

Порядка двух миллионов не москвичей постоянно работают в столице. Большая их часть жители Области. Жители периферийных частей Московской области и прилегающих к Москве регионов, работающие в Москве, обычно возвращаются домой лишь на выходные дни. Москва и Область - наиболее привлекательные для мигрантов регионы страны. Речь идет как о легальных, так и нелегальных мигрантах. Без притока экономику столицы и Области ждал бы серьезный кризис. Официально декларируемая политика ограничения притока мигрантов противоречит интересам развития столичного региона.

Отчасти притягательность Области можно объяснить менее строгим контролем как за легальными, так и нелегальными мигрантами (в условиях Области его труднее осуществлять физически), равно как и значительно более низкими ценами на жилье.

Можно предположить, что Москва и Область выполняют роль «фильтра», сокращающего приток мигрантов в Санкт-Петербург и Ленинградскую область, не говоря уже о Тверской и Новгородской областях.

Указанные выше 18 агломераций определяют каркас расселения собственно Области: 7 из них входят в состав Московской агломерации (Мытищинско-Щёлковско-Пушкинская, Химкинско-Долгопрудненско-Солнечногорская, Реутово-Балашихинская, Люберецко-Раменская, Одинцовская, Красногорская) и 11 расположены во внешней зоне Области (Клинская, Воскресенская, Коломенская, Каширо-Ступенская, Орехово-Зуевская, Дмитровская, Сергиево-Посадская, Ногинско-Электростальская, Серпуховская, Павлово-Пасадская, Егорьевская). Каждая из этих агломераций является ядром каркаса расселения, обслуживает на территории области определенный ареал. Вместе они создают полицентрическую систему расселения в Области. Территории, охваченные субурбанизацией, как уже отмечалось, занимают всё большую часть территории Области.

Если ядра каркаса расселения (агломерации) выполняют роль экономических центров (в том числе и инновационных), то субурбанизированные территории – селитебно-рекреационных ареалов. Значительная часть территории области относится к различным видам охраняемых территорий, лесам и лесопаркам и выполняют роль буферных территорий.

В упомянутом выше Генеральном плане предлагается следующая функционально-хозяйственная специализация территории Области:

- юг – развитие промышленности и сельского хозяйства;



- север и юго-запад – развитие рекреации, лесного и сельского хозяйства;
- запад и северо-запад – развитие рекреации, общественно-деловых функций, селитьбы.

В перспективе система расселения Области продолжит своё развитие по полицентрическому сценарию. Упор будет сделан на формирование полюсов роста: как в существующих поселениях, так и в межселенных ареалах, включая примагистральные территории. Среди полюсов роста можно выделить Ступино, Каширу, Ожерелье, Коломну, Воскресенск, Куровское, Ликино-Дулёво, составляющие основу Приокско-Мещерской системы расселения и гарантирующие её устойчивость.

Аналогично развитие Кубинки, Клина, Солнечногорска и Поварово обеспечит стабильность системы расселения Микинино-Звенигород-Истра. Список примеров можно продолжить.

Предполагается создание полюсов роста как на периферийной территории Области (административные районы Запада и Юга), так и в Центре Московской области на базе достаточно больших городов. Предполагаемые полюса роста будут специализироваться на выполнении промышленно-складских, общественно-деловых и селитебно-рекреационных, инновационных, туристско-рекреационных функций.

### **Московский транспортный узел**

Реально Московский транспортный узел выходит за официальные границы города и включает, как минимум, всю территорию агломерации (и, в любом случае, является крупнейшим в стране). Единая же транспортная система, начинающаяся в Москве, продолжается в Области. Поэтому характеристику Московского транспортного узла следует давать в границах столичного региона, при учете различий между Москвой и Областью, агломерацией и внеагломерационным пространством.

Существующая в Москве радиально-кольцевая система автодорог не справляется с быстро растущим автопарком (в Москве на 1 тыс. человек приходится 256 автомобилей, при 148 в среднем по стране – 2002 год) и объёмом движения. Новое дорожное строительство не соответствует реальным потребностям города. Наблюдается значительный дефицит магистральных улиц (порядка нескольких сотен километров). В условиях постоянно возникающих транспортных заторов транспортные потоки распределяют на прилегающие жилые улицы и внутриквартальные территории, непригодные для его «приёма».

Острейшей проблемой стала парковка транспорта, особенно в центре города и селитебных ареалах. Наблюдается оцениваемый в 1 млн. машиномест дефицит гаражей. Стоимость последних часто превосходит стоимость «Жигулей», что делает вновь строящиеся гаражи недоступными для значительных групп населения.

Большие надежды в решении транспортных проблем столицы возлагались на третье кольцо. Его строительство практически закончено и уже ясно, что его потенциал практически исчерпан. В периоды пиковых нагрузок скорость движения по нему значительно падает, образуются многокилометровые пробки. В перспективе для решения транспортных проблем намечено строительство новых колец и хордовых автодорог, что позволит разгрузить центр города. Для разгрузки радиальных автодорог планируется создание для ряда из них дублёров. Намечено увеличение скорости движения по

магистральям за счёт создания транспортных развязок на двух уровнях и подземных и «надземных» пешеходных переходов.

По многим улицам в Центре разрешено теперь только одностороннее движение. Есть план организовать его на протяжении всего Садового кольца, против чего выступают многие специалисты.

Загруженность московских улиц затрудняет использование наземного общественного транспорта (прежде всего автобусов и троллейбусов), особенно в центре столицы. Он сохраняет своё значение при доставке пассажиров от станций метро до селитебных территорий.

Московские власти стараются ограничить въезд в центральную часть города индивидуального транспорта. Для этой цели в центре создаются дорогие платные стоянки, по периметру центра – доступные и не переполненные стоянки. В теории автовладелец может оставить на них свою машину и пересесть на общественный транспорт. Но пока данная политика оказывается малоэффективной. В этих условиях особую значимость приобретает работа сети скоростного внеуличного транспорта. Протяженность этой сети должна составить к 2020 году свыше 800 км (по расчётам авторов Генерального плана). Линии метрополитена выйдут за пределы МКАД в крупнейшие спальные районы. Действующая система метро будет дополнена линиями наземного метрополитена, мини-метрополитена и экспресс-метрополитена. Малое кольцо московской железной дороги будет модернизировано для организации по нему массового движения пассажиров. Вместо ныне существующих 14 станций будет функционировать 32. Внутригородские перевозки пассажиров будут продолжаться и по расположенным в Москве участкам железных дорог (их общая протяженность 190 км).

Пока основой общественного транспорта остается «традиционное» метро: в 2002 г. по его 267 км линий было перевезено 3200 млн. пассажиров. Затем, в порядке убывания значимости для пассажирских перевозок, идут автобусы, троллейбусы и трамваи. Власти Москвы и области субсидируют местные железнодорожные и автобусные перевозки. Перевозки пассажиров между Москвой и Областью обеспечивают, прежде всего, железнодорожный транспорт (и субсидируются властями обоих субъектов). Растут объемы перевозок микроавтобусами.

В московском регионе быстро развивается система обслуживания транспорта. Конкуренция на рынке транспортных услуг столичного региона привела к установлению относительно умеренных цен. Это относится и к ценам на бензин.

В столичном регионе развиты, практически, все виды транспорта (и соответствующая им инфраструктура): автомобильный, железнодорожный, авиационный, речной и трубопроводный. По плотности железных и автодорог рассматриваемый регион – лидер в стране. И если пассажирские перевозки учитываются достаточно полно, то статистика грузовых перевозок ограничена, менее доступна и вызывает серьезные сомнения. Это относится, прежде всего, к автомобильным перевозкам, осуществляемым сотнями компаний различных «национальностей». При сомнении в абсолютных цифрах, можно принять показатель относительный – столица и Область перевезла свыше 4% грузов от их общего объема по стране (доля в грузообороте – около 8%). Более чем ограничена статистика по географии транспортных связей.

Можно признать достоверной статистику железнодорожных связей: в 2003 году из Москвы и Области было отправлено свыше 25 млн. т грузов (немногим более 2% от объема перевозок в стране), перевезено около 550 млн. человек.

Особую значимость для внутренних и внешних связей столичного региона имеет автомобильный транспорт. Из Москвы выходят 18 опорных радиальных автодорог, которые на территории Области дополняются 2 кольцевыми автодорогами. Малое Московское кольцо проходит в 40-50 км от Центра города, Большое Московское кольцо – в районе 70-90 км. Общая же протяженность дорог по территории области составляет свыше 16 тыс. км. Перераспределение транспортных потоков между радиальными направлениями осуществляется не только по двум указанным кольцам, но преимущественно по МКАД. В то же время доля Большого и Малого колец не велика.

Хотя МКАД была относительно недавно модернизирована, она очевидно не справляется с пиковыми нагрузками. Использование двух остальных колец для объезда столицы и «смены» радиальных направлений ограничивается из-за увеличения протяженности маршрута и низкого качества автодорог (обе причины взаимосвязаны).

Оба кольца (на большей части своей протяженности) имеют однополосное движение в каждом из направлений, не очень качественное покрытие, пересечение с радиальными автомобильными и железными дорогами на одном уровне и нестыковки при пересечении с рядом радиальных дорог, что требует для продолжения движения по кольцу проезда нескольких километров по радиальной дороге. Понятно, что результатом является значительное увеличение времени поездок.

Сеть автомобильных дорог и города (о чем уже говорилось), и Области перегружена, что связано с ростом автомобильного парка и значительным увеличением его использования, прежде всего, при поездках между Областью и городом. Вырос объем и дальних (междугородних и международных) перевозок. Как результат - автотранспортная система города и Области не выдерживает нагрузок, особенно тяжелая ситуация, как уже отмечалось, сложилась на важнейших магистралях в Центре города и на въезде-выезде из столицы.

Из Москвы «выходят» в Область 11 главных железнодорожных направлений (часть из них имеет ответвления на территории Области). Общая их протяженность на территории последней составляет более 2,3 тыс. км. Подавляющая их часть (2,2 тыс. км) относится к Московской железной дороге, и лишь небольшой участок (132 км) контролируется Октябрьской железной дорогой, базирующейся в Санкт-Петербурге. На территории Области железнодорожные пути соединены между собой так называемым Большим кольцом. Оно обеспечивает передвижение транзитных грузов и пассажиров, минуя Москву.

На территории Московского региона находятся 4 гражданских аэропорта – Шереметьево, Внуково, Домодедово и Быково. Три первых обслуживают и международные перевозки. Шереметьево и Внуково официально находятся на территории столицы. На территории Области функционирует и ряд специализированных аэропортов, которые вместе с указанными выше и составляют Московский авиационный узел.

Лучшим из московских аэропортов является Домодедово, в развитие которого компания Ист-Лайн вложила значительные средства. В аэропорт можно доехать из Центра города (от Павелецкого вокзала) за 40 минут на комфортабельном безостановочном

железнодорожном экспрессе (при возможности пройти регистрацию непосредственно на вокзале). Высокое качество обслуживания отличает и сам аэропорт. В результате, некоторые западные и российские компании покинули «ради него» аэропорт Шереметьево. Ныне это крупнейший аэропорт столицы.

Хотя Шереметьево и остается основным международным аэропортом страны, он во многом исчерпал свои ресурсы. Доставка пассажиров из Москвы затрудняется загруженностью Ленинградского шоссе, как в пределах Москвы, так и вне ее. В часы пиковых нагрузок, поездка от Центра до аэропорта Шереметьево может занять несколько часов. Аэропорт с трудом справляется и с обслуживанием пассажиропотока. Нередки очереди при прохождении таможенного и, особенно, пограничного контроля. Существующие планы строительства железнодорожных подъездных путей, которые обеспечат связь аэропорта с Центром города, равно и как строительство третьего терминала пока не реализуются (в том числе из-за разногласий между инвесторами и вмешательства федеральных властей). Только в июне с.г. наметился прогресс и уже выбрана компания, которая будет сооружать терминал.

Конкуренцию указанным выше аэропортам составит и Внуково. Аэропорт передан властям Москвы в качестве платы за выполнение городом столичных функций. Его доступность для автомобильного транспорта лучше, чем у Домодедова и Шереметьева, практически открыто железнодорожное сообщение с центром города (Киевский вокзал). Планируются и значительные капиталовложения в сам аэропорт.

Аэропорт Быково самый неудобный по своему расположению из всех четырех и самый отсталый в техническом отношении, значительно сократил свою деятельность и по перевезенным пассажирам уступает «большой тройке» на 2 порядка.

В свое время Москву именовали портом пяти морей. Хотя формально это и справедливо, московские порты, вряд ли можно отнести к особо значимым. На территории Области протяженность судоходных водных путей составляет 586 км (реки Москва, Ока, Волга и канал им. Москвы). Кроме того, имеется 10 водохранилищ. Помимо московских портов функционируют порты в Коломне, Серпухове и Дмитрове, ряд грузовых и пассажирских причалов. Суммарный грузооборот составил свыше 7 млн.т, пассажирооборот – 1,2 млн. человек (2002 год).

По территории области проходят магистральные нефте- и газопроводы.

Места пересечений дорог, крупные железнодорожные станции, аэропорты, центры обработки грузов и речные порты являются потенциальными полюсами роста на территории Области. Они же во многом определяют конфигурацию каркаса расселения.

Московские власти видят решение транспортных проблем в создании дополнительных автомобильных и железнодорожных колец, а также в развитии дублирующих радиальных дорог.

По мнению властей области, которое зафиксировано в упомянутом Генеральном плане, транспортные проблемы региона будут решены за счет сооружения Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД). Она будет создаваться не на пустом месте, а на базе уже существующих двух колец, преимущественно Малого. Лишь в рекреационно-ценном западном и северо-западном направлении ЦКАД включит часть Большого Московского кольца. ЦКАД позволит направить значительную часть транзитного

движения в «отдалении» от Москвы. Она будет использоваться как часть двух международных транс-европейских коридоров: №2 – Берлин-Варшава-Минск-Москва-Нижний Новгород и №9 - Хельсинки-Санкт-Петербург-Москва-Юг России-Южная Европа. Предусмотрено расширение существующего дорожного полотна, сооружение развязок в двух уровнях со всеми крупными радиальными магистралями, создание объездов ряда городов и спрямление отдельных участков.

ЦКАД станет не только новой дорогой, но и местом создания полюсов роста. Предполагается сооружение вдоль него предприятий, складов и грузовых терминалов, объектов придорожного сервиса, включая магазины и гостиницы. Наилучшие перспективы роста имеют ареалы, прилегающие к местам пересечения ЦКАД с радиальными автомобильными дорогами.

Прогресс транспортной инфраструктуры дает шанс развитию ряда сельскохозяйственных предприятий. Но опять-таки речь идет об ограниченных территориях. В целом же развитие центров и ареалов на «оси» Москва – Санкт-Петербург возможно лишь в качестве «обслуги» одной из столиц (если повезет – обеих). Необходимо отчетливо понимать «вторичность» хозяйственных функций указанных территорий, выполняющих для столиц (или вместо них) относительно рутинные «обязанности».

### **Что дают связи столичных регионов транзитной территории?**

Безусловно, между двумя столицами существуют тесные связи – управленческо-политические, культурные, информационные и т.д. Связи эти усиливаются «происхождением» нынешнего Президента страны. Но они вполне обеспечиваются существующей системой транспорта и связи. Ускорение движения поездов или автомобильного транспорта будет благоприятно для жителей обеих столиц, но практически мало что даст транзитным ареалам. Небольшой потенциал обслуживания автотранспорта и их пассажиров почти исчерпан (речь может идти скорее о его более цивилизованных формах).

И мировой опыт показал, что новые скоростные магистрали мало что приносят кризисным территориям, через которые проходят. Увеличение скорости и товарных перевозок между двумя столицами и их качества, равно как и их объема, почти ничего не даст прилегающим территориям. Последние (особенно сельские ареалы) уже максимально обескровлены столицами и в значительной мере лишены внутренних ресурсов развития.

В условиях, когда обе столицы более дополняют друг друга, нежели конкурируют между собой, увеличение их связанности способно повысить их глобальный потенциал, добиться кумулятивного эффекта. Но это не требует развития территории транспортного коридора, а лишь лучшей работы систем транспорта и связи, большей координации действий.

### **Что должны делать федеральные власти?**

Развитие всех территорий, прилегающих к транспортному коридору между двумя столицами не должно стать одной из основных целей федеральной региональной политики:

- помощь (прямая или косвенная) двум столицам и/или их областям вызовет негативное отношение «бедных регионов» (и администрации и населения), как вопиющий случай нарушения социальной справедливости;

- потенциал развития «промежуточных регионов ограничен, их кризис во многом связан с негативным воздействием обеих столиц, которое продолжается и поныне.

Более рационально было бы развитие полюсов роста в Тверской и Новгородской областях, специализировав их на обслуживании столиц. Успехи Новгородской области – наглядное тому подтверждение.

Отдельная тема – государственная помощь обеим столицам *per se* для укрепления их глобальных позиций. Формы такой помощи могут быть разнообразны и иметь не денежный характер.

Развитие территории между двумя столицами ограничивается и административной разобщенностью субъектов Федерации. Особенно осложнены связи обеих столиц со своими областями. Все эти проблемы могут быть решены лишь при вмешательстве федеральных властей. Здесь следует предостеречь последние от протаскивания идеи слияния обеих столиц с их областями (см. выше).

Политика Центра должна быть принципиально разной в отношении столиц и их ближайшего окружения и Тверской и Новгородской областей. В первом случае следует продолжать «выращивание» глобальных городов/агломераций, во втором – сосредоточиться на избранных кризисных ареалах (особенно в Тверской области.). Впрочем, объем федеральных «усилий» будет не слишком велик: большинство территориальных проблем обеих областей решается на региональном уровне.