

15 марта 2005 г., С-Петербург, Центр стратегических разработок "Северо-Запад"

**Семинар «Пространственная организация городских агломераций в створе транспортного коридора Москва - Санкт-Петербург: основные процессы, функции территорий, опорный каркас»**

**Стенограмма установочного выступления**

**Княгинин Владимир Николаевич, научный руководитель Фонда ЦСР «Северо-Запад», ведущий семинара:**

Мы начинаем серию семинаров, посвященных пространственному развитию РФ. Я напомню, что в настоящий момент недавно созданное Министерство регионального развития приступило к подготовке схемы пространственного развития страны. Эта схема, по крайней мере, ее Концепция, должна быть вынесена на утверждение Правительства уже в июне месяце этого года. До этого времени мы можем представлять свои замечания, предложения. Тем более что мы договорились, о том, что деятельность ЦСР «Северо-Запад» в данном направлении будет каким-то образом скорректирована с Минрегионом.

Тема сегодняшнего семинара – координация развития двух крупнейших агломератов России - Москвы и Санкт-Петербурга. Мы понимаем, что на сегодняшний момент это ведущие центры развития страны. Как бы мы к этому не относились, так организована Россия. Мы предполагаем, что динамика экономического роста РФ будет положительна в обозримой перспективе. Понятно, что развитие будет концентрироваться во многом в этих двух центрах, плюс связь с ними будет функционально определять многие блоки или элементы пространственной организации страны.

Цель нашего нынешнего семинара – обозреть то пространство проектов, идей, которое описывает модели пространственного развития РФ и закрепляет статус двух столиц - нынешней и предыдущей - в экономике, в социально-культурной и политической жизни России.

Я могу сказать, что мы проводим второй семинар, первый провели в Москве с представителями Минрегиона, экономгеографами МГУ, градостроителями Москвы и Московской области. Если будет время и место, я коснусь этого обсуждения. На мой взгляд, оно было чрезвычайно интересным.

Актуальность данной темы возрастает по нескольким направлениям. Первая – магистраль, коридор, связывающий Москву и Санкт-Петербург, является зоной, если не развития транспорта, то, по крайней мере, проектирования транспортного развития. Вы знаете, что принято решение о возобновлении строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали. Минтранс в прошлом году объявил о том, что сообщение между Москвой и Санкт-Петербургом является приоритетной зоной развития автотранспортного сообщения, и там он видит одну из самых перспективных площадок для развертывания проектов частных автомобильных дорог.

Второй момент, который я бы отметил, почему возрастает значимость темы развития двух агломераций. Мы находимся в ситуации, когда меняется миграционный тракт. Понятно, что Москва и Петербург – это две точки миграционного притяжения. Мы должны ожидать, что в ближайшее время качественно сменится сам характер миграции. Понятно, что, если рынок Санкт-Петербурга начнет расти с точки зрения оплаты труда и запросов на определенные типы квалификации, то Петербург, пусть с опозданием по сравнению с Москвой, тоже будет выступать точкой притяжения - не только для Северо-Запада, каковым он является сейчас, но и для центральных территорий РФ. С Москвой будет

трудно выдерживать конкуренцию, но в отношении Тверской области она реально существует, это я могу подтвердить. Кроме того, мы должны понимать, что реформа высшего профессионального образования имеет свои последствия не только в сфере «знания-вращения», производства знаний, но и в миграции.

Мы знаем по социологическим опросам, что 80 процентов выпускников остаются работать в тех городах, в которых они учились в ВУЗах. Деление на как минимум двухуровневое образование - бакалавриат и магистратуру - приведет к тому, что создадутся центры «финишной» доводки специалистов, подготовки магистров, аспирантов. Это будет сосредоточено в центрах образовательных услуг, которыми в настоящий момент стопроцентно являются Москва и Петербург. На двоих 80 процентов, это на сегодняшний момент рынок образовательных услуг в сфере «финишного» образования. Естественно, мы получим новую миграционную картину.

Здесь я бы не недооценивал монетизацию, цель которой повысить мобильность населения, уйти от привязки населения к определенной территории за счет натуральных льгот, перевести все это в денежную форму, тем самым значительно повысить мобильность. Последствия монетизации, которые мы видим по отношению к старшему поколению, очевидны, все выплеснулось на улицы. А последствия монетизации по отношению к следующим поколениям, на мой взгляд, до конца не осмыслены и не спрогнозированы, и могут быть интересными для нас с точки зрения миграционных процессов.

Третий факт, который повышает значимость этой темы, – это наметившееся новое административное строительство. Назначения губернаторов имеет глобальные последствия с точки зрения возможности новых территориальных альянсов, ранее немислимых. Пока у нас на виду идет процесс укрупнения регионов, как правило, северных, но я думаю, мы можем получить новые управленческие конструкции, связанные с пространственной организацией страны, которые будут касаться, в первую очередь, тех регионов, где идет интенсивное строительство.

Таким образом, сегодня у нас три задачи. **Первая** – посмотреть место под новую связку двух столиц, развивающихся в современных условиях. Существует ли она вообще, возможно ли говорить о координации двух городских агломераций, или эта координация завершится модернизацией транспортного сообщения и переустройством привокзальных зон этих двух городов. Например, экономгеографы МГУ скептически оценивают саму возможность взаимодействия городских агломераций на уровне субъектов федерации, на уровне политического представительства, на уровне общегосударственного управления. С точки зрения развития агломераций они считают этот вопрос преждевременным и, учитывая демографический спад в стране, не реальным.

**Вторая** задача, которая стоит перед нами, – это отразить предыдущий опыт трансрегионального строительства в этой зоне. Мы хорошо знаем опыт ТАСИС по координации взаимодействия Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Чуть хуже мы знаем опыт Москва – Санкт-Петербург, границы госпрограммы. Как я понимаю, сегодня мы почти не обсуждаем разработки географического факультета МГУ, сделанного в середине 90-х годов по созданию Московского столичного округа. Напомню: экономгеографы основывались на опыте создания лесопаркового защитного пояса вокруг Москвы в 50-е годы, и, исходя из этого, предлагали выстроить поверх существующих административных границ новую территорию Московской городской агломерации. В границы этой агломерации, по их оценкам, должны были войти не только территории районов ныне существующих городов, но практически все соседние области должны были отдать по одному, по два района в пользу Московской городской агломерации. Сразу могу сказать, что работы экономгеографов не были беспочвенны. Вы знаете, что Зеленоград

был создан в свое время как район Москвы. Если не рассматривать прямую административную линию, то Зеленоградский район можно назвать эксклавным.

Подобного рода разработок было много, ни одна из них реально не случилась. На мой взгляд, нужно возвращаться к этому опыту, оценивать мотивы, которые двигали теми, кто занимался этим проектированием, после этого пытаться соотнести это с нынешней действительностью. Может быть, было не время для подобного рода проектов, может быть, что-то было неправильно в самих проектах.

**Третий момент**, который я хотел бы, чтобы мы сегодня обсудили, – это процесс выращивания городских агломераций. Понятно, что сначала должна появиться деятельность. Пространство между Москвой и Санкт-Петербургом должно «зарастить» живой деятельностью. Одновременно с этим должны развернуться инфраструктуры, способные «прокачать» эту деятельность. Естественно, что, если все это возникает, тогда появляются и управленческие, юридические, административные конструкции, которые «схватывают» активность. Если мы начнем с чего-то одного, скажем, мы выложим инфраструктуру в безлюдном пространстве, можно ожидать, что в исторической перспективе что-то там появится, но это очень сильные надежды. Если мы создадим административные структуры, а там нет ни инфраструктур, ни жизни, то понятно, что все это «провиснет». Поэтому эти три вопроса мы сегодня должны обсудить.

И последнее, что бы я хотел отметить из такого длинного введения в тему семинара, – в обсуждении в Министерстве регионального развития, на мой взгляд, прозвучал важный тезис: проекта создания скоординированной городской агломерации, скорее всего, не будет. Возможно, что вопросы координации будут решаться только в программном ключе. Специального, инженерного, законченного, связанного с ним административного, миграционного проекта на уровне РФ ожидать пока нет оснований. Но программу, регулирующую рост этих городских агломераций и связь между ними, – вполне реально.

Мы приступим к обсуждению вопросов. У нас есть некоторые заготовленные сообщения, а затем в режиме круглого стола смогут высказаться те, кто захочет.

Итак, первый вопрос, который мы хотели бы обсудить, это новые функции городов и территории, попадающие в зону влияния транспортного коридора Москва – Санкт-Петербург. Здесь речь идет о новой функционализации самой Москвы и самого Санкт-Петербурга. Первым я хотел бы дать слово Сергею Борисовичу Переслегину, поскольку в свое время директорам Центра Стратегических Исследований Приволжского федерального округа господин Переслегин предложил один из вариантов разнесения столичных функций в РФ.