

15 марта 2005 г., С-Петербург, ЦСР "Северо-Запад"

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

Стенограмма дискуссии

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

Вопрос о возможности постановки темы в виде координации развития городских агломераций Москвы и С-Петербурга представляется отнюдь не бесспорным. Непонятно, о чем будет идти речь, - о функциональном зонировании или о разнесении функций между самостоятельными городскими агломерациями, либо частями одной диполи.

Возвращаясь к транспорту, могу сказать, что технологические карты оценки территории для размещения новых производств существуют у всех крупных европейских компаний. Все компании уже объехали области, в первую очередь, прилегающие к Москве как к зоне общероссийской дистрибуции. В качестве приоритетной выделена зона, прилегающая к 9-му транспортному европейскому коридору, причем приоритетной не с точки зрения того, что грузовой поток идет через Вологду или по другим обходам, а с точки зрения того, что европейские компании ставят новые предприятия модульного типа, работающие в режиме «без складов». Для них ключевым фактором становится автотранспорт. Если будет строительство нового предприятия, то, скорее всего, местом его строительства будет европейский транспортный коридор, и логистика будет базироваться на автотранспорте.

Итак, есть ли основания ставить вопрос о создании мегалополиса? И под какое функциональное зонирование, под какую деятельность он может создаваться, и это будет менять организацию городов?

Бозе Эдуард Юрьевич, эксперт Фонда ЦСР «Северо-Запад»:

У меня были вопросы по последнему докладу. Тот же Париж имеет крупный деловой центр по образцу американских деловых центров, только чуть-чуть смещенный в край исторического центра города, а исторический центр города является заселенным. При этом Париж получается таким гибридом. То же самое - Лондон, в котором деловой район размазан по исторической части города, где понатыканы небоскребы. Не получится ли так, что такая типология вводит нас в заблуждение относительно функционализации Санкт-Петербурга и Москвы?

С идеей взаимодополняемости и разнесением функций между Москвой и Санкт-Петербургом я в целом согласен, потому что, когда мы работали по одному из наших проектов, мы занимались предметной функционализацией Санкт-Петербурга. Тогда мы зафиксировали его функции как: а) управленческого дублера Москвы; б) управленческого центра на уровне федерального центра; в) логистического, а не распределительного центра. Условно говоря, логистика располагается в Петербурге, распределение – в Москве, и это касается в основном грузов в контейнерах, т.е. импорта.

Импортные перевозки строятся таким образом, что товары привозятся в Петербург, разгружаются, и везутся в Москву, где идет фактическое распределение этого товара по всей стране. Когда мы говорили про функцию управления, мы понимали под этим управление денежными потоками, ресурсами, управление информацией. В этом смысле,

эту функцию выполняют и Москва, и Петербург, но в Москве спектр уровней этих функций гораздо шире. В Москве есть надстройки федерального уровня. Что касается самой «гантели», у меня складывается такое ощущение, что эта «гантель» получается на тонкой ножке в виде очень плотного транспортного коридора, потому что любая магистраль непрерывного движения сечет территорию, а не втягивает ее в оборот. Тут нужно думать, имеет ли смысл дополнительно функционализировать этот коридор, зонировать территорию, т.е. дополнять функцию транспортного коридора какими-то другими функциями.

Логика развития пригородных зон говорит о том, что движение в этом направлении скорее отсутствует. Эта насыщенная транспортная зона, судя по всему, не очень привлекательна для загородного размещения жилья. Петербург, как известно, в качестве своего основного рекреационного предполья, жилого и загородного, рассматривает именно северное направление, к Финляндии: Выборгский, Всеволожский районы. Москва рассматривает западное направление: Рижское шоссе, Рублевское шоссе, немного Северо-Запад, но основная масса загородной застройки располагается в направлении Пскова.

О сращивании агломераций в чистом виде сложно говорить: большое расстояние, маленькая демографическая динамика. Густо насыщенное предполье обоих городов не распространяется дальше, чем полоса в 30-40 километров. Дальше идет разрыв километров в 15, потом идет зона размещения дач, как правило, без возможности постоянного жилья - еще километров 20. Сложный вопрос. Насколько я понимаю, стоит выбор, заниматься функционализацией территории вокруг транспортного коридора, или сосредоточится на отстройке транспортного коридора и стараться сделать его максимально эффективным. И сразу по-другому строить стратегию.

Переслегин Сергей Борисович, группа «Конструирование будущего»:

Я бы хотел сказать, что у нас речь идет не об одном, а о четырех довольно разных транспортных коридорах: авиационный, железнодорожный, автомобильный коридоры и водный путь. Естественно, что вести себя они будут совершенно по-разному.

Начнем с первого. Авиационный коридор, видимо, исчезнет. Уже сегодня удобнее перемещаться с помощью железной дороги, чем с помощью самолета. Я не говорю о том, что половина нашего парка, который летает в Москву, составляет ТУ-154-й, для которого эта дистанция экономически просто не рентабельна, и ЯК-40, придуманный для использования в высокогорных местностях и с плохих аэродромов. ЯК-40 на маршруте Москва-Ленинград – это анекдот. Будем считать, что этот путь полностью исчезнет. Железнодорожный путь будет сквозным, и останавливать его в Бологое или в Твери будет бесполезно. С автомобильным путем есть определенные возможности, и возможности совершенно реальные.

Что касается водного коридора, то он по самой своей структуре нетороплив. С этой точки зрения он особенно интересен, как возможность использования земель, которые лежат сейчас неосвоенными вокруг нынешнего Волго-Балта. Другой вопрос, что Санкт-Петербургский морской порт в свои лучшие годы оперировал только 6 миллионами тонн грузов в год, в сравнение с 13 миллионами порта Хельсинки и 30 миллионами Ново-Таллина. Конечно, при таком функционировании он рентабельным быть не может. Очень неудобный порт, очень узкий морской канал. Либо его нужно углублять резко, либо нужно делать то, о чем уже один раз был разговор - о создании крупного вынесенного в устье Финского залива порта, работающего на всю Северо-западную Европу, который фактически сделал бы рентабельным и Петербург, и Приморск, и Хельсинки, и Таллин,

замкнув на себе все их потоки. Это интересное возможное решение. Именно там можно производить перегрузку на суда «река-море», и их отправлять через Неву.

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

Это хорошая вещь, но к Москве никакого отношения не имеет.

Солодилов Виктор Владимирович, ЗАО «Петербургский НИПИград»:

Петербургский порт исчерпан во всех отношениях: отсутствует территориальный ресурс, потому что для строительства нового терминала нет места, а автомобильные и железнодорожные подходы к порту находятся на грани исчерпания.

Переслегин Сергей Борисович, представитель группы «Конструирование будущего»:

С моей точки зрения, всякий поток, идущий между двумя городами, так или иначе, заставит экономику двух городов развиваться более или менее синхронно. О чем идет речь? О том, чтобы Петербург приобрел специализацию транспортного узла, в частности, для Москвы.

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

Если я вас правильно понимаю, ваш тезис жестко звучит следующим образом: все равно Петербургу для развития необходим будет внешний источник топлива. Грубо говоря, Петербург должен будет втягиваться в другие виды деятельности.

И у нас сейчас существуют варианты этого втягивания. Один, пусть с точки зрения реферативного изображения, предложил Артем Желтов: Петербург втягивается в Балтийское кольцо, а дальше (на это намекал, но напрямую не утверждал, потому что оснований утверждать пока нет), то, что будет двигаться в Балтийском транспортном кольце, будет двигаться и через Петербург.

А дальше пойдут университеты. Вы знаете, что американские университеты приступили к плану строительства по всему миру своих кампусов? Существует программа разнесения; раньше они разносили заводы, сейчас они разносят кампусы. Россия значит среди площадок размещения университетов. Мы должны понимать, что это 30-40 тысяч студентов. В плане пока стоят бизнес-школы, но следующим шагом будут ставиться и полноценные университеты.

Про что говорит Солодилов: в действительности топливо и энергия для развития Петербурга - это выявление у него роста управленческой функции в восточном и северо-восточном направлении, не связанном с Москвой. Тогда не будет гантели Москва – Санкт-Петербург. Мало ли что транспортные магистрали с кем-то связаны. Т.е. в жесткой форме сформулированный тезис звучит следующим образом: для развития Петербурга требуется включение во внешние типы деятельности.

Переслегин Сергей Борисович, представитель группы «Конструирование будущего»:

Это, действительно, мой тезис, но не в жесткой, а в простой форме. Я согласен, что развитию города нужна энергия и с севера, и с востока. Это не тема для обсуждения. Но я

также вижу и то, что данная «гантель» может существовать независимо от наличия отдельной логики развития двух ее концов. Логика развития - разные, а транспортные потоки сошьют их воедино.

И второй момент, который я хотел бы подчеркнуть, потому что он существенный. Дело в том, что я прошел практически по всему маршруту Волосовского канала. Менее подходящего места для строительства транспортного коридора трудно себе даже представить. Пробивать канал в гранитных скалах, когда рядом есть река Нева, удобная во всех отношениях, может только сумасшедший. Финны пытались это сделать в свое время, получили Свирские пороги. Конечно, убив миллиарды денег, можно построить все что угодно и там проложить дорогу. Но надо иметь в виду, что Север – это не просто рекреационная зона. Там расположено самое чистое на сегодняшний день пресное озеро мира. Будь оно в любом другом месте, мы о нем бы знали, покупали бы из него воду за большие деньги и радовались бы. Погодные условия на этом озере сейчас меняются. Скорее, нужно держать этот выход как рекреационную зону, и ничего другого там не развивать. Это будет гораздо более полезным.

Солодилов Виктор Владимирович, ЗАО «Петербургский НИПИград»:

Не все так безнадежно, когда я говорил о грузопотоках Европы, Азии и т.д. Дело в том, что в Генеральном плане мы пытаемся рассматривать Санкт-Петербург как постиндустриальный, неоиндустриальный, инновационный и т.д. центр, а транзитные грузы – это одна из функций. Но в самом Петербурге должны развиваться сопутствующие, сервисные отрасли: логистические, страховые, информационные, телекоммуникационные, таможенные. Нужно так управлять транзитным потоком, чтобы добавочная стоимость все равно росла. Транзит должен смещаться на периферию Санкт-Петербургской агломерации.

Постиндустриальный вектор – это связи человеческие – пассажиропотоки. Пассажиропотоки и связи с Москвой будут расти. Эта связь в какой-то степени тоже материальна и вещественна, но ее трудно оценить в количественном показателе. Количество пассажиров до конца не определить. Это сложный вопрос, но она будет расти. В этом смысле связность будет возрастать. Связи – это не только потоки вещества, это потоки энергии, информации, финансовые потоки, связи по управлению и т.д.

Но не все так безнадежно. Транзит проходит через высокоскоростные магистрали, с автодорогами понятно, с них можно съехать, развязки на разных уровнях и прочее. Но дело в том, что внешний высокоскоростной транспорт – это одно дело, но есть еще скоростной транспорт городской и пригородный. За счет этих транспортных систем должна развиваться пригородная зона, т.е. Московская и Санкт-Петербургская агломерации. В значительной степени их границы уже определились. Попытки определить эти границы по многочисленным критериям, по десяткам показателей проводились в 2002, 2003 годах, когда работали над концепцией генплана. Но также развивается и зона формирующего влияния, за счет развития пригородного транспорта. Если бы расстояние было не столь большим, 600 километров, то зоны формирующего влияния неизбежно накладывались бы друг на друга и развивались. Дело в том, что расстояние - больше, и между Москвой и Петербургом, кроме Твери с ее не очень понятными перспективами, есть еще восточный и западный обходы.

Я не специалист по Твери, поэтому не знаю, будет ли там развиваться агломерация и конурбация. Если бы там была мощная промежуточная агломерация или конурбация, тогда срастание мегалополисов пошло бы быстрее.

Теперь я хотел бы высказать несколько замечаний по поводу глобального города Москвы. Да, признаки глобализации Москвы активно исследуются. Этим занимается Константин Эдуардович Аксенов. Признаки этого процесса есть не только отраслевые, но и пространственные. Вполне возможно, что эта глобализация проявляется и в структуре города. В Петербурге этого нет. Но при этом взаимодействие Москвы и Санкт-Петербурга будет приводить к тому, что Москва будет сбрасывать ряд функций, которые не нужны ей, как глобальному городу, в Петербург.

Закрытие центра города для индивидуального транспорта - очень спорный вопрос. Это деликатная и болезненная тема. Единственный пример в европейских городах, масштабный эксперимент такого рода – это центр Лондона. И то к нему готовились 20 лет. Несмотря на то, что психология англичан совершенно другая, и то они обманывают, проникают внутрь, получают постоянные штрафы и т.д. Там существует спутниковая система слежения, и тем не менее, на машину пытаются повесить другой номер, чтобы штраф не заплатить. Представляете, что начнется у нас, если вводить эту систему? И потом, всякое закрытие приводит к деградации. Вы этого хотите? Другое дело – если это будет не просто принудительное закрытие, а повышение привлекательности общественного транспорта.

Теперь замечание по поводу «Балтийской жемчужины», в которую инвестируют китайцы, вкладывая 1 миллиард 250 миллионов долларов. Во-первых, это не значит, что там возникнет чайнатаун. Это коммерческий проект, который строят для того, чтобы распродать, а не для того, чтобы там заселяться. Во-вторых, это первый столь масштабный проект Шанхайской инвестиционно-промышленной компании за рубежом, и они выбрали Санкт-Петербург для того, чтобы ринуться в Европу, а не для того, чтобы здесь остаться. Своим строительством они подключат нас к Балтийскому кольцу. Мы обсуждаем какую-то гантель Москва – Санкт-Петербург, а китайцы посмотрели на карту, на европейские источники и решили: «Зачем голову ломать, все равно Санкт-Петербург – часть Балтийского кольца».

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

Я скажу, почему выбирается Тверь. У нее хорошее логистическое положение, там ставят завод, цикл жизни этого завода как здания 10-15 лет, т.е. сама конструкция рассчитана на 15-летний цикл, в это время строительство амортизируется оборотами. Это означает, что через 10-15 лет надо менять кадры, что формирует запрос на определенные типы образования: не на классических специалистов, а на тех, кто спокойно перефункционализируется вместе с модулями производства. Западные компании, которые сейчас начинают размещать подобного рода заводы, влияют не только на логистическую организацию транспортной схемы, но и начинают сильно определять социальные инфраструктуры: тип образования, тип расселения и т.п. В технологических схемах компаний присутствует Тверь, а Ржев, находящийся на Новорижском шоссе, даже не рассматривается. Возникает вопрос: вырастет ли когда-нибудь Тверь?

Майзель Илья Семенович, главный архитектор Института «Энко»:

Институт «Энко» занимается градостроительным проектированием, в том числе, и Тверской областью.

У меня к вам вопрос. Когда мы занимаемся Тверью, мы видим, что это гигантская территория, расположенная между Москвой и Санкт-Петербургом, практически опустела. Тверь, Тверская область – это гигантская культурная пустыня, где находится масса памятников культуры, очень интересные объекты для туризма и рекреации, лес, сельское

хозяйство. Мы видим на карте массу населенных пунктов, которых уже нет. Тверская область вымерла, а в свое время была одной из богатейших губерний России. Сейчас мы думаем над тем, как бы ее, хотя бы в минимальной степени, возродить. Думали ли вы об этой проблеме, занимаясь, Москвой и Санкт-Петербургом?

Сразу могу сказать, а я архитектор по профессии, что на 100 процентов уверен, что Москва и Санкт-Петербург никогда одну агломерацию не образуют. Это, конечно, две агломерации, которые будут связаны тонкой ниткой. А что же Тверь, расположенная между Москвой и Санкт-Петербургом? Почему о ней здесь нет и речи? По-существу, это одно целое – Москва, Тверская область, Санкт-Петербург.

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

В 1994-м году ЦНИИ градостроительства обрисовал зону влияния Московской агломерации по Твери, которая захватывала Ржев, скатывалась с Московской области, потом возвращалась, захватывала Тверь и Торжок, и потом опять шло приграничье. Насколько мы просчитывали демографическую ситуацию, обезлюдели только удаленные от транспортной магистрали районы. Там, действительно, по данным последней переписи, есть районы, обезлюдившие на 75 процентов, а есть районы, обезлюдившие за десятилетие на 20 процентов. В этом смысле - ситуация тяжелая. Но если посмотреть вдоль транспортной магистрали и вдоль границы с Московской областью - там относительно стабильно.

Но ведь есть еще второй процесс: у нас странно проводятся границы города. Границы – это там, где живут люди, они прикреплены к Москве, но у них существует второй дом в Тверской области. И границы второго дома захватывают примерно 180 километров по Ленинградскому шоссе. Я не знаю, кому в большей степени принадлежит такое «заемное» население: Москве, в которой они работают пять дней в неделю, или Тверской области, где они живут два дня в неделю.

Специализация Москвы и Санкт-Петербурга несомненно дает Твери шанс, что не значит, что он будет использован. Шанс для размещения процессинговых центров и аутсорсинга. Дубна, которая находится на этой стороне Волги, готова к этому, и, на мой взгляд, это сейчас основной более-менее пространственно ориентированный проект развития Москвы и Московской области - создать в Дубне центр оффшорного программирования, речь идет о десятках тысячах программистов. Понятно, что для Тверской области это будет означать следующее: если будет построен еще один нормальный мост, то все люди с качественным образованием уедут в Дубну, но все будет не так катастрофично, как только мы нарисуем новую границу Дубны. Ведь Дубна может теперь ползти и на те территории.

Когда Сергей Борисович Переслегин говорит, что где-то есть какая-то территория, не освоен Волго-Балт и прочее, это хорошо, но земли вдоль водоемов в этой зоне, более или менее привлекательные для инвестиций, давно оценены и скуплены.

Вопрос, который вы ставите - чрезвычайно важный. Есть две городские агломерации – Москва и Санкт-Петербург; несомненно, они будут координировать свою жизнь. Я знаю, как это будет происходить, только в общем виде. Эти две городские агломерации задают функционализацию пространства, находящегося между ними. По негативному сценарию они собирают на себе все демографические ресурсы, причем в Тверской области эта тенденция продолжается уже 150 лет. Я видел работы экономгеографов Тверского университета, которые проследили демографические тенденции: они начались не

сегодня, а еще до революции. Население Тверской области двигалось в Петербург и в Москву последние 150 лет, с тех пор как началась индустриализация.

Но есть и позитивный сценарий, он заключается в следующем: при нормальном вынесении из Москвы определенных видов деятельности, активы Тверской области будут повышаться в цене. Речь идет как о людях, так и о землях.

Сейчас механическая передвижка границы Московской области по границам одного района, того же самого Коноковского, даст плюс к стоимости земли, но это не десятки процентов, а сотни. И это дает только простая передвижка административной границы, только попадание этого района в зону Московской области. По мере стирания значимости административных границ, потому что в схемах бизнеса они не будут значиться, активы Тверской области несомненно будут капитализироваться. Там будут создаваться новые рабочие места. В Осташкове присутствуют питерцы. В Кимрах москвичи создают уже около 2,5 тысяч рабочих мест на обслуживании и эксплуатации своей недвижимости. Функционализация будет происходить. Я согласен с тем, что, если мы дальше будем обсуждать эту тему, мы будем приглашать представителей Твери и Новгорода.

На территориях, находящихся в 180 километрах от Москвы по Ленинградскому шоссе, все более или менее прилично. Проблема начинается за 180 километром. По нашим опросам, смысл жизни Болгоее заключается в связке Москва – Санкт-Петербург. Тверь для них как таковая не существует, для них существует железная дорога Москва – Санкт-Петербург, и все.

Ряд вопросов, которых мы коснулись, требуют отдельного и особого трепетного отношения. Это вопросы, связанные с определением плотности застройки пространства и перспектив его развития, с другой стороны, связаны с управленческими схемами. Здесь мы договаривались, что Евгений Георгиевич Слуцкий сделает короткое сообщение, а потом Валерий Владиславович Арабкин. И мы попросим представителя «Леонтьевского центра» в лице господина Жихаревича, учитывая не только содержательные моменты, но и практический опыт, рассказать, возможно ли управление данными процессами, и в каких формах. Если уж мы их затеваем и начинаем проектировать, то понятно, что вопросы управления будут ключевыми. Несобранное управление означает, что процесс не существует, что схватить его нельзя, можно только нарисовать на бумаге.