

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 выступлений

Щитинский Владимир Николаевич, директор РосНИПИ Урбанистики:

По первому вопросу я хотел бы сделать небольшой обзор международных и российских работ, которые, так или иначе, затрагивали проблему развития транспортного коридора Москва – Санкт-Петербург, проблему соединения этих двух столиц России.

Надо сказать, что в 94-м году на основании постановления правительства РФ номер 638 от 27 августа 92-го года была разработана достаточно детальная программа. Программа расселения, обустройства и обеспечения занятости уволенных в запас военнослужащих, вынужденных переселенцев и других категорий мигрантов в сочетании с социально-экономическим развитием Ленинградской, Московской, Новгородской, Псковской, Тверской областей, сокращенная программа Москва – Санкт-Петербург. У меня есть концепция этой программы.

Надо сказать, что эта программа для того периода времени представляла собой довольно интересный, комплексный документ, в котором была прописана идеология комплексного развития этой территории, ресурсы, которые могли быть привлечены. А как вы видите, она, в основном, формировалась с целью обеспечения и расселения военнослужащих, которые увольняются в запас. Это был довольно мощный ресурс. К этой программе привлекалось Министерство обороны, была специальная директива, на основании которой она разрабатывалась. Я хотел бы тезисно показать, что же эта программа в себя включала для того, чтобы понять серьезность этого документа.

Содержание программы. Во-первых, была приведена комплексная характеристика этого региона, дальше был проанализирован определенный зарубежный опыт решения социально-территориальных проблем, был дан социальный портрет потенциальных переселенцев, которые могли здесь жить, были приведены правовые основы для реализации программы на тот период времени, работал организационно-финансовый механизм реализации программы. Дальше предлагалась система общественного сопровождения этого проекта, были сделаны предложения по капитальным вложениям, источникам финансирования программы, выявлены потенциальные участники реализации программы и т.д. Авторы, которые разрабатывали эту программу, постарались в тот период времени учесть актуальные и современные подходы к развитию крупных образований, существовавших в Европе, и получивших потом дальнейшее свое развитие на европейском континенте. Об этом я тоже хотел бы сказать пару слов.

Идея комплексного развития вдоль транспортных магистралей получила свое дальнейшее развитие и закрепление в концепции устойчивого пространственного развития, которая была разработана и принята Европейским Союзом несколько позже, и в частности, одним из принципов устойчивого пространственного развития был принцип территории вдоль еврокоридора. Эти территории никогда не рассматривались как сугубо транспортные, они всегда рассматривались как территории, которые получают зоны влияния вдоль мощного транспортного канала, которые за счет этого получают дополнительный импульс и источник для развития.

В 98-м году была разработана такая программа, получившая название «Развитие региональной структуры приграничных территорий России и Финляндии», которая предполагала наличие четырех коридоров развития. Они так и назывались «коридоры развития»: Баренский, Архангельский, Карельский коридоры и коридор Карельский перешеек на территории Ленинградской области. Эти коридоры развития, так или иначе, связывались с транспортной магистралью, с транспортными коридорами и раскрывали тот потенциал, который есть у прилегающих к этим трассам территорий и возможности, которые в этом смысле предоставлялись.

Дальше в развитии проекта региональной инфраструктуры приграничной территории был разработан такой интересный проект, как трасса E18 – известная международная трасса от Осло до Санкт-Петербурга. В рамках этого проекта был сделан пилотный проект развития территории от Торфяновки, границы России и Финляндии, до Выборга. В этом проекте участвовал наш институт, были даны модельные предложения о возможности комплексного подхода к развитию территорий, расположенных вдоль мощных транспортных коммуникаций.

Эта идея развития транспортных коридоров, если рассматривать ее как комплексную программу развития территорий, и сегодня получает дальнейшее развитие и закрепление в тех документах, которые формируются и принимаются на уровне Европы. Это более поздние документы. Этот подход нужно проанализировать, закрепить. Он несет в себе значительный потенциал для решения конкретных проблем в рамках той задачи, которую мы сегодня обсуждаем. У меня есть все необходимые документы, потом я могу поделиться. Думаю, это составит интерес для дальнейшего анализа и работы.

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

Я забыл сказать, что был материал Всемирного банка, который проанализировал развитие 9-го транспортного европейского коридора. На основании этого сейчас принимается решение по выделению кредита ИПРР Ленинградской области. Речь идет о 500 миллионах долларов для развития транспортной инфраструктуры Ленинградской области. Понятно, что будет развиваться инфраструктура всего северо-западного угла России. Если развивать внутриобластную инфраструктуру, то не стоило брать никаких кредитов.