

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

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

Доклад «Мегалополис Москва-Санкт-Петербург: двигатель постиндустриального развития России»

Желтов Артем Васильевич,
эксперт Фонда ЦСР «Северо-Запад»

Крупные города – центры постиндустриального развития

Важной особенностью современного – постиндустриального – развития является формирование мегалополисов – соединение нескольких городских агломераций в единое пространство. Это предполагает разделение функций между городами, интенсификацию транспортной связанности, координацию различных политик между регионами и городами, входящих в зону влияния подобных образований и т.д.. Именно мегалополисы являются центрами постиндустриального производства. только крупные урбанизированные территории способны обеспечить концентрацию финансов, инфраструктур, людей и идей.

В Европе таким центром является так называемое «ядро Евросоюза» - регион, включающий в себя Лондон, Париж, Женеву, Милан, Мюнхен и Гамбург. На этом высокоурбанизированном пространстве, составляющем всего около 20% территории ЕС, проживает 40% населения и производится около 50% ВВП Европы.¹

В США основная экономическая активность также концентрируется на урбанизированных пространствах. Выделяют четыре таких зоны: несколько мегалополисов, образующих урбанизированное пространство от Бостона до Атланты, район Мэдисон-Чикаго-Детройт-Спрингфилд (мегалополис у Великих Озер), мегалополис в треугольнике Остин-Даллас-Хьюстон, и мегалополис, протянувшийся по Западному побережью от Сиэтла до Лос Анджелеса. Эти территории производят наибольший ВВП на душу населения в Соединенных Штатах, там расположены основные инновационные и финансовые центры, а также «фабрики мысли».

В современном постиндустриальном мире расстояние перестало быть абсолютной величиной. Дистанция между городами и между людьми стала выражаться во времени, затраченном на дорогу, и в обеспеченности коммуникациями. Современная транспортная и информационная связанность территорий урбанизированных зон очень высока. В Европе транспортная связанность обеспечивается сетью высокоскоростных поездов TGV, в США – развитой среднемагистральной и ближнемагистральной авиацией. А при взгляде на карту, отображающую потоки и концентрацию информации в мире, видны «информационные суперхайвеи», соединяющие как пространство внутри мегалополисов, так и сами мегалополисы между собой.

Типы мегалополисов мира

В настоящее время можно выделить три типа развития мегалополисов, которые различаются хозяйственно-экономической специализацией и характерными типами

¹ Подробнее см Peter Mehlbye. Global Integration Zones – Neighbouring Metropolitan Regions in Metropolitan Clusters. Informationen zur Raumentwicklung. Heft 11/12.2000

деятельности², организацией городского пространства, соответствующей этой организации и т.д.

Атлантический Мировой город. Мировой город представляет собой тип городской структуры, не обязательно столицу, отличающийся наличием глобальных связей. Подобные города отказались от индустриального производства, передав его другим, но находятся вне конкуренции в сфере сложных услуг (четвертый сектор экономики). Лучшими примерами таких городов являются Лондон и Нью-Йорк. Именно такие города являются центрами управления мировой геоэкономикой, городами геоэкономического «Крайнего Запада». Уникальной характеристикой экономик таких городов является их зависимость от секторов услуг: финансовых и банковских, управленческих, а также индустрии свободного творчества. Они требуют высокообразованного, высокоэффективного человеческого капитала, но сами производят огромное количество низкоквалифицированных рабочих мест. Кроме того, быстрые структурные изменения в экономике производят высокий уровень безработицы в определенных социальных группах, сконцентрированных в отдельных районах города. Следствием этого является сверхвысокая поляризация доходов и огромная социальная стратификация.

Экологический город Центральной Европы. Примером второй группы городов являются города Центральной Европы, в особенности, Германии, Швейцарии и Франции. Их развитие в 1990-е годы отличалось большим количеством инноваций в области устойчивого развития, в особенности в сфере общественного транспорта. На сегодняшний день эти города находятся в числе лидеров по ВВП и уровню жизни, но при этом им удалось избежать проблем, связанных с автомобильным транспортом в центре города. Такие города сделали ставку на развитие образа жизни, ориентированного на потребности человека, на удобство и устойчивое развитие. Ключевым инструментом такого развития стала политика в сфере транспорта, точнее, ограничение доступа транспорта в исторический центр города, распространение общественного транспорта и пешеходного передвижения в центре. Были введены скоростные виды общественного транспорта, такие как скоростные трамваи, освоены территории промышленных районов и земли около железнодорожных линий. Развитие этого типа городов происходило с использованием **концепции многофункционального развития**, что позволило им сохранить компактность и исторический центр. Успешность таких городов была отчасти предопределена определенной финансовой независимостью и тесным сотрудничеством муниципалитетов между собой.

Мегагород Восточной Азии. Темп развития городов в Азиатско-Тихоокеанском регионе является беспрецедентным по скорости и результатам. Результатом этого процесса стал мега-город, огромный полицентрический урбанизированный комплекс с населением более 10 млн человек. Такие города развиваются на растяжке между, с одной стороны, гибким адаптивным походом к развитию и принципом конкуренции, и целенаправленной урбанизацией и развитием экономики с другой. Они не имеют пока четко выраженной специализации, аккумулируя в себе максимально возможное количество деятельности. Часто такие города служат исключительно для целей государственного строительства.

² Англо-Американский капитализм характеризуется сильным акцентом на индивидуальной предпринимательской деятельности, свободной конкуренции и дерегулированном рынке рабочей силы. Континентальный европейский капитализм (зона Рейнланда), отличающийся сильными механизмами, регулирующими предпринимательскую деятельность, управляемым рынком рабочей силы, двусторонней направленностью в менеджменте и щедрыми социальными гарантиями. Японская или Азиатская модель, с низкими государственными расходами по отношению к ВВП, слабым социальным обеспечением, упором на семейные связи и поддержку, наличием консенсуса и диалог при принятии решений между представителями экономической и политической сфер, а также кооперативным менеджментом, нацеленным на повышение качества конечного продукта. См Peter Hall. Future Urban Lifestyles. // Urban Future Preparatory expertises for the World Report on Urban Future for the Global Conference on the Urban Future URBAN 21. Bonn 1999

Санкт-Петербург и Москва на геоэкономической карте городов

Тенденции и особенности развития Санкт-Петербурга свидетельствуют о его принадлежности ко второй группе, к экологическим городам Европы. Кроме того, он представляет собой типичный европейский город, отличительной особенностью которого является древнее историческое ядро с радиальными главными улицами. В историческом ядре европейского города аккумулированы культурные ценности, такие как музеи, театры, религиозные и культурные памятники, а среди них исторически расположены престижные магазины, финансовые учреждения, кафе и рестораны. Многофункциональное использование недвижимости, характерное для европейских городов, позволило современной офисной недвижимости развиваться как внутри исторических зданий (Париж), так и в эклектичных модернистских постройках (Лондон). Центр Европейского города представляет собой скорее культурный центр, нежели деловой район.

Необходимо подчеркнуть, что основной особенностью европейского города, отличающей его от городов США и стран Азии является не просто наличие исторического центра, а то, что этот центр состоит в основном **из жилой** недвижимости. Иными словами, историческая застройка центра Европейского города не позволяет превратить его в чисто деловой центр, наподобие Central Business District американских промышленных городов. Условно деловой центр европейского города, в отличие от американского, никогда не бывает заселен маргинальными элементами; именно центр, а не субурбия, является наиболее престижным местом жизни. Будучи престижным районом, исторический центр европейского города накладывает также особые требования на проекты в деловой и развлекательной сфере: она должны вписываться в общий архитектурный и культурный ландшафт.

Геоэкономическая специализация «европейского экологического города» - классическое университетское образование, инноватика, и различные формы кросс-культурной коммуникации. Пространственная организация такого города наиболее всего подходит для размещения инновационных и образовательных центров.³ Кроме того, после присоединения к сети прибалтийских городов, Санкт-Петербург становится центром культурного и городского туризма, а также местом активного многоаспектного взаимодействия с ЕС.

Москва, несомненно, является мировым городом, со всеми его преимуществами и недостатками. В ней активно формируется центральный деловой район. Москва поглощает огромное количество квалифицированной и неквалифицированной рабочей силы, являясь при этом центром социокультурной переработки. Она страдает от транспортной перегрузки – родовой болезни мирового города. Кроме того, в Москва четко наблюдается функционально районирование, со всеми сопутствующими проблемами, такими как маргинализация жилого центра, нежилые районы «делового центра» и т.д.

С точки зрения специализации, Москва – несомненный центр финансовых, банковских и медийных услуг России. В ней растет востребованность образовательных услуг и падает роль университетского образования, что является характерной чертой мирового города. Значительную роль в жизни Москвы играют ее столичные функции и процессы, их обеспечивающие.

«Двухтактный двигатель» постиндустриального развития

³ По пространственной организации городов мира см Alain Bertaud and Stephen Malpezzi. «The Spatial Distribution of Population in 48 World Cities: Implications for Economies in Transition». 2003. The Center for Urban Land Economics Research. The University of Wisconsin. <http://alain-bertaud.com>

Очевидно, что для формирования в России устойчивого постиндустриального хозяйственно-экономического уклада, необходимы крупные города, мегалополисы. Представляется, что наиболее удачным решением может стать формирование мегалополиса на основе Москвы и Санкт-Петербурга.

На сегодняшний день, Москва и Санкт-Петербург развиваются как независимые городские агломерации. Между ними существует достаточно высокая транспортная и информационная связность, которая со временем будет расти. Но на сегодняшний день речь о скоординированном развитии и углублении взаимодействия городов пока не идет. При этом, со временем, связность Санкт-Петербурга с городами Евросоюза, а Москвы – с мировыми городами будет только увеличиваться.

Со временем, из Москвы будут выноситься на другие территории те ее геоэкономические специализации, которые не будут соответствовать статусу мирового города-столицы. В первую очередь, это промышленность, затем – различные сферы услуг, образование, логистика и инноватика. Санкт-Петербург, будучи отличной площадкой для инновационных и образовательных процессов, в свою очередь плохо соответствует требованиям развития финансовых и медийных услуг.

Формирование мегалополиса, основанного на Санкт-Петербурге и Москве, позволило бы сформировать растяжку образов жизни и хозяйственно-экономической специализации, которая может стать беспрецедентным в истории двигателем развития. Обмен «лишними» специализациями и взаимодополняющее взаимодействие окажут синергетическое воздействие на развитие обоих городов. Подобный «двухтактный двигатель» постиндустриального развития позволит ускорить и гармонизировать развитие и Москвы, и Санкт-Петербурга. Он позволит разрешить ряд существующих проблем и противоречий в развитии и даст городам новые ресурсы в виде новых специализаций. Этот двигатель постиндустриального развития постепенно будет вовлекать во взаимодействие другие города и развивать территорию между мегаполисами. Можно утверждать, что от успеха создания «двигателя постиндустриального развития» напрямую зависит формирование в России постиндустриальной экономики.