

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

Арабкин Валерий Владиславович, эксперт Фонда ЦСР «Северо-Запад»:

Сегодня я хотел бы представить фрагмент нашего проекта по статистике пространственного развития, посвященный системе расселения.

Я хотел бы поговорить об основных экономических и макроэкономических трендах, которые сейчас видны, которые кладутся на пространство и начинают его организовывать вне нашей проектной и программной логики. Проблема: будем ли мы эти тренды поддерживать или, наоборот, будем с ними бороться? С этой точки зрения, если фокусироваться на проблеме развития территорий между двумя агломерациями, то основное, что будет меняться, организовывать это пространство - это достаточно экономически простая вещь. Это притоки инвестиций, это размещение новых производств, создание рабочих мест и, в конце концов, притяжение рабочей силы.

Рассматривая с этой точки зрения две агломерации и пространство между ними, я сразу хочу сформулировать вывод, который во многом подтверждается тем, что говорили выступавшие до меня. Две агломерации – Ленинградская (мы специально ее так назвали) и Московская - развиваются асинхронно и имеют разные вектора развития. Это надо четко понимать. Я попробую сейчас сформулировать, в чем это проявляется. Я взял два аспекта. Первый аспект связан с транспортным коридором, это транспортно-логистический аспект двух агломераций. Второй аспект связан с освоением нашего внутреннего рынка, с инвестициями и ролью агломераций в этом процессе.

Если говорить о транспортно-логистической функции, по моему мнению, Москва, точнее Московская агломерация, постепенно теряет функции логистического распределительного центра, и это нормально. Москва претендует на роль мирового, глобального города. А зачем глобальному городу распределять товар? Я в этом плане не согласен с тем, что из Питера товары везут в Москву, а потом распределяют по всей России, СНГ. Не так, это уже не так. Я был недавно в Алма-Ата, и там проблема с лимонами. Нет лимонов, потому что произошел какой-то сбой в Санкт-Петербурге в распределительной цепочке, и простой продавец на рынке понимает, что в Питере вовремя не отгрузили лимоны в Алма-Ата. В этом плане, Петербург начинает играть роль распределительного логистического центра по всей России, по всему СНГ, в радиусе 5-6 тысяч километров. Это совершенно естественно и понятно, потому что в России всего лишь два морских входа – это Санкт-Петербург на Балтике и Черное море. Именно в этих местах происходит перераспределение, перегрузка контейнеров и потоков товаров, которые идут и внутрь России, и из России, и именно там необходимо усиливать логистическую и распределительную функции. В этом плане Москва постепенно должна и будет их терять. Раньше Запад работал с Россией через Москву, они видели только Москву, понимали ее, и поэтому везли товары в Москву, а Москва их распределяла. Сейчас постепенно все меняется. Запад понимает, что проще напрямую работать со всем пространством России. С этим связана сама суть контейнерных перевозок.

Я хочу подчеркнуть две вещи: если Ленинградская агломерация усиливает свою логистическую функцию, которая связана с приморским положением, можно сказать, что в этом плане Финский залив и Питер превращаются в один большой порт. Мы

прогнозировали развитие Ленинградской агломерации, которая будет захватывать всю полосу по побережью Финского залива, отходить от него и втягивать Новгород и Псков. Какие функции у этой агломерации, кроме распределительной? Понятно, что это будет еще промышленно-производственная функция, ориентированная на освоение всего рынка России, сборочные производства.

Говоря о мегалополисе, скажу, что на мегалополис может претендовать кусок, начиная от Выборга, если говорить о мегалополисе как об абсолютно урбанизированной зоне. Урбанизированная зона может иметь и территории, заросшие лесом, это хорошо. Это счастье для Ленинградского мегалополиса, там будет рекреационная часть, а нижняя часть будет, скорее, промышленно-производственной. Есть тенденции создания сплошной урбанизированной зоны, которая будет отступать от побережья Финского залива на 50-100 километров и втягивать себя и Новгород. В этом смысле, Питерская агломерация открыта к развитию, потому что она ориентирована на внутренний рынок, и она в первую очередь будет вытягиваться по внутреннему транспортному коридору, будет тянуться куда-то к Москве.

С другой точки зрения, если говорить о Московской агломерации, думаю, что она будет заикливаться на своем собственном развитии. Ставить там предприятия, которые рассчитаны на освоение российского рынка, бессмысленно. Москва сама по себе глобальный большой рынок, который имеет большой потенциал развития и может переварить все близлежащие области, включая Тверь. Но говорить о том, что Московская агломерация будет работать на весь рынок - бессмысленно. Глобальный город может заикливаться сам на себе и так существовать.

В России можно говорить еще об одной зоне, имеющей черты мегалополиса. Это тоже прибрежная зона, по аналогии с американским мегалополисом Нью-Йорк – Вашингтон, который в свое время вырос на логистической транспортно-распределительной функции. На него похожа Южная зона от Сочи до Новороссийска, там тоже складывается сплошная урбанизированная зона, которая с одной стороны обладает рекреационной функцией, а с другой стороны - транспортно-логистической мощной функцией. Я говорю о части Краснодарского края, которая обретает черты мегалополиса. Понятно, в чем ресурс, понятно, что численность населения другая, но там она достаточно быстро растет, и, если ее не ограничивать, то она будет расти и дальше.

Другой аспект. Если говорить о рынках, на которые будет ориентироваться, или может ориентироваться, развитие этих агломераций. Есть ли смысл говорить о том, что рынок мегалополиса, о котором мы мечтали, является мощным и серьезным рынком России, который будет на себе концентрировать экономическое развитие? Я взял простую арифметику и подсчитал. Московская агломерация вокруг себя концентрирует около 18 миллионов человек, Ленинградская агломерация - порядка 7-8 миллионов человек. Параллельно складываются громадные большие рынки России. Можно говорить о юге России и части Украины, в которых порядка 30 миллионов человек. Второй большой рынок – Поволжье, Урал, часть западной Сибири и Казахстан, порядка 60 миллионов человек. Нет смысла концентрировать экономическое развитие в агломерациях. Инвестиционное развитие будет происходить именно на этих рынках, если оно рассчитано на эти рынки. Осмысленное развитие может происходить только в Ленинградской агломерации, которая будет развиваться сама по себе и будет ориентирована на эти рынки.

Потенциал развития Московской агломерации и некое слияние с Ленинградской, в расчете на то, что этот мегалополис будет работать на всю Россию, с точки зрения, бизнеса не имеет смысла. Лучше ставить производство, осваивать рынок там, где это будет продаваться и производиться, потому что ни человеческих, ни территориальных

ресурсов даже в Ленинградской агломерации не хватит. Я дискутирую с идеей о том, что все экономическое, технологическое, инвестиционное развитие будет концентрироваться вокруг этих агломераций. Я с этим совершенно не согласен. Оно будет распределяться, размазываться. Оно начиналось в свое время в Москве, продолжилось в Питере, где есть потенциал для развития, но затем процесс пойдет по всей России.

Тенденция развития пространства между Санкт-Петербургом и Москвой – это локальное развитие связи Москвы и Санкт-Петербурга. Грубо говоря, это в основном пассажирский транзит. По этой транспортной магистрали будет вывозиться большая часть грузов, транспортных потоков, которые будут распределяться через Ленинградскую агломерацию. В этом отношении, Москва для Ленинградской агломерации не особо интересна, как мы уже отмечали. Москву не будут видеть, это большой, мощный, но локальный рынок, который составляет 10-15% от рынка всей России. Надо понимать, что транзит будет на 70-80 процентов «просвистывать» мимо Москвы и распределяться по всей России. И это нормально.

Основные мои выводы такие, что транспортный коридор будет иметь локальное значение, и не будет стягивать на себя мощное экономическое развитие. Развитие Санкт-Петербургской агломерации будет иметь кроме транспортно-логистического, промышленно-производственный характер и будет рассчитано на рынок России и СНГ, что, возможно, приведет к созданию плотной урбанизированной зоны на расстоянии 50-100 километров от Финского залива. Сейчас видно, что она уже складывается, там размещается производство. А Московская агломерация должна замыкаться на поддержании Москвы как мирового города и не будет ориентироваться на внешний рынок. Это не ее функция.