

УДК 711.11

д.арх., професор Л.Н. Путерман,
РосНИПИ Урбанистики, Е.Ю. Богданова,
отдела застройки административных районов г. Санкт-Петербурга

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ АГЛОМЕРАЦИИ В ПРОСТРАНСТВЕ ГОСУДАРСТВА.

Предложена классификация агломераций исходя из принципа агломерирования на всех уровнях административно-экономического управления развитием территории.

В мировой градостроительной практике термин и существо агломерации появились в конце 50^х годов прошлого века. В России в конце 60^х годов.¹ Агломерация – по латыни *agglomerate* – присоединение, исторически связанное с металлургией и биологией, а для современного градостроительства – определяемое как транспортно-пространственная совокупность поселений и производственных зон, объединённых интенсивными инфраструктурными, хозяйственными, транспортными? производственными и культурными связями. С первых же работ проблемы агломераций рассматривались в узком диапазоне исследований двух направлений – экономико-географических и транспортных. Собственно, эта матрица сохранилась и до настоящего времени, несмотря на период затухания интереса к проблеме и реновации её во второй половине 10^х годов нового века.

Опыт анализа и разработки институтом Урбанистики большого числа схем территориального планирования субъектов РФ – Республик Чувашия, Карелия, Якутия, краёв – Красноярского, Хабаровского, Приморского, Камчатского, областей – Тюменской, Пензенской, Воронежской, Архангельской, Кемеровской, Сахалинской, Ростовской и целого ряда других, показал, что традиционные критерии соответствия градостроительных структур определённому в качестве агломерации не только явно недостаточны, но во многом требуют других научных и практических подходов.

Мы являемся свидетелями смены политики размещения производительных сил на рыночную экономику, на направление инновационного развития. Это мировоззрение требует иных, чем раньше, оценок сложившихся экономической, демографической, планировочной и других ситуаций в

¹ Гольц, Г. А. Исследование транспортных закономерностей расселения (на примере Московской агломерации). Автореф. канд. дис. М. 1965.

Богорад, Д. И. Задачи изучения и регулирования роста городских агломераций. Научные проблемы географии населения. М. 1967.

системах расселения. При этом градостроительный вектор развития агломераций в РФ необходимо скоррелировать с данными по планете Земля.

Профессор Г. И. Фильваров² приводит данные ООН по агломерациям мира. К 2008 году сформировалось 459 агломераций с населением более одного миллиарда человек, в которых проживает 40% горожан и 20% всего населения планеты. Современная теория «мировых или глобальных городов» основана на роли их участия в структуре глобального мирового хозяйства, общественно-политической обстановки, их ключевого значения в глобальной экономической системе. Глобальный город – это центр, интегрированный в мировую экономику, наделённый гигантскими финансовыми ресурсами, управленческими, информационными и политическими функциями. Первая десятка этих городов даёт 10% всего ВВП мира. В их числе лидируют Большой Токио и Большой Нью-Йорк. Параметры остальных также внушительны, хотя и в 2-2,5 раза меньше.

Москва в рейтинге 2005 года занимает 25-е место с 181млрд долларов ВВП и почти в 10 раз уступает двум лидерам. В число ключевых медиацентров мира входят Нью-Йорк, Лондон, Париж, Лос-Анджелес, Мюнхен, Берлин и Амстердам. Все глобальные центры располагают, как правило, несколькими аэропортами, огромным объёмом авиаперевозок. География связей глобального города охватывает практически весь мир. Глобальные города являются основными центрами, принимающими миграционные потоки.

Таким образом, прослеживается система условий формирования агломераций. В РФ только один город входит в число глобальных городов – это Москва. Возвращаясь к теме формирования агломераций, виден состав условий признания градостроительной системы агломераций. Безусловно, масштаб агломераций различен и, соответственно, состав критериев сугубо пропорционален. Но главное, что необходимо отметить – это явная недостаточность обычно принимаемых двух определений планировочной структуры агломераций, пришедших из XX века.

Глобальный город Москва бесспорно является центром крупнейшей в РФ агломерации и вопрос её лимитации выходит за пределы изохрон транспортной доступности, затрат времени и удалённости. Факт глобальной значимости столицы РФ говорит о необходимости пространственного анализа зоны её влияния и включения в сферу её взаимодействия северной столицы государства – Санкт-Петербурга, как центра федеральной агломерации, второго по бюджету и инвестициям, пассажиропотока и грузообработки на всех видах транспорта, как главного морского порта, крупнейшего научного и культурного

² Г. Фильваров, А. Плешкановская. Глобальные города – новая ступень урбанизации мира. Досвід та перспективи розвитку міст України, выпуск 17. Київ 2009.

центра Севера-Запада и России, и второго по численности населения города РФ. Ввод Санкт-Петербурга в систему глобальных связей Москвы с миром является основанием для современного понимания пространства Москва – Санкт-Петербург в качестве мегаполиса с включением лежащих на его меридиональной оси городов Тосно, Любань, Бологое, Тверь, Клин. Таким образом, мегаполис по своей планировочной структуре состоит из глобального города Москвы, московской агломерации федерального уровня, Санкт-Петербургской федеральной агломерации и сопряжённых с ними городов.

Ещё в 1972 году профессор Н. Т. Агафонов и Б. Р. Павчинский выступили с предложением создания производственно-экономической системы Москва – Ленинград, соответствующей идеологии размещения производительных сил.³

Сегодня транспортный коридор Санкт-Петербург – Москва формируется в качестве высокоскоростной магистрали, в корне изменяющей время доступности двух столиц и следовательно, обеспечивающей повседневную жизнедеятельность градостроительной системы, которая уже сегодня получила выход современных технологий в Тосно и полиграфии на мировой рынок, благодаря размещению в Твери новейших производственных комплексов.

Обратимся к истории изучения отечественных агломераций. В 1978 году Г. М. Лаппо в книге «Развитие городских агломераций в СССР»⁴ классифицировал в соответствии с плановой экономикой состояние исторически сложившихся планировочных систем с точки зрения их уровня развития и перспектив перерастания в более высокие ранги за счёт наращивания и нового строительства отраслевых производственных мощностей. За принятым ведущим факторов промышленного строительства проблемы жизнеобеспечения населения, особенности территориального развития, экологии, особенности климатических и метеорологических условий не рассматривались.

На современном уровне развития планировочных городских систем необходимо отметить, что в РФ ранее были заложены предпосылки агломерационного развития ряда крупных промышленных узлов, но нет ни одной профессионально созданной агломерации. Сегодня возможно лишь анализировать планировочные системы с целью выявления признаков агломераций, когда ведущим фактором их возникновения являются инвестиционные потоки.

Приведённые выше данные ООН по экономической роли агломераций в глобальной экономике, говорят в первую очередь о высочайшей концентрации

³ Агафонов Н. Т. Павчинский Б. Р. Москва-Ленинград: производственно-экономическая система? Вестник Московского университета. География, 1972 г. №4.

⁴ Г. М. Лаппо. Развитие городских агломераций в СССР. Наука, Москва, 1978г.

капитала и в их создании, и высокой эффективности градостроительных и инфраструктурных систем.

Однако, обратимся к отечественной проблематике. Увлечение проблемой создания единичных агломераций государственного масштаба не может оказать влияния на экономику РФ. Ясно, что они в дальнейшем будут входить в состав второстепенных агломераций мира, что зарубежный путь их создания не соответствует реалиям экономики РФ. Эта оценка даёт основание для выдвижения нового подхода к проблеме агломерационного развития.

Общеизвестно, что градостроительные агломерации доказали свою экономическую эффективность на разных масштабах своего формирования от кооперации технологий, поисков кластерного решения отраслевых задач и др., начиная с муниципального уровня. Любой субъект РФ заинтересован в повышении своего ВРП. Современные схемы территориального планирования, к сожалению, не рассматривают агломерирование в качестве ресурса повышения ВРП.

Основным фактором развития градостроительных систем являются бюджетно-инвестиционные ресурсы субъектов РФ в административных границах территории и стоимость земли. При этом необходимо разделить идеи создания собственно агломераций от безусловной необходимости признания эффективности процессов градостроительного агломерирования на всех уровнях развития хозяйственного комплекса государства. Такие постановки вопроса формирования процессов агломерирования дают реальную возможность проследить стартовые ресурсы от простейших форм совершенствования любых хозяйственных систем до сложных интегрированных.

Исходя из административно-бюджетной основы функционирования субъектов РФ, роли агломераций в экономике субъекта РФ или групп субъектов, в экономике РФ, структура системы агломераций РФ представляется по восходящей в следующем виде:

- Агломерации местного или локального уровня
- Агломерации регионального уровня
- Агломерации государственного федерального уровня

В процессах агломерационного развития одним из важнейших факторов являются особенности планировочной системы расселения. По своей географии расселение в границах субъектов РФ представлено, в основном, одним главным городом и более мелкими поселениями – городами и посёлками, а также системой сельскохозяйственных населённых мест. Известный процент в структуре расселения занимают высокоурбанизированные субъекты РФ с несколькими городами. В их число входят сопряжённые с главным городом

второстепенные города. Близость их размещения показывает существующую зависимость от города – центра. Такими городами являются Самара – Новокуйбышевск, Чебоксары – Новочебоксарск, Барнаул - Новоалтайск, Владивосток – Артём, Петропавловск-Камчатский – Елизово и др. Особое место в их составе занимают Иваново – Кохма, разделённые только административной городской чертой. Для этих сложившихся градостроительных систем процессы развития агломерационных связей ограничены исторически сложившимся потенциалом, запросами функциональной структуры городов - центров.

Как было отмечено выше, главнейшую роль в развитии субъектов РФ имеют бюджетно-инвестиционные ресурсы. Поэтому особо необходимо выделить положение, когда агломерация распространяется на территории двух субъектов РФ. Заведомо можно утверждать о недееспособности такой агломерации из-за разных подходов к её возникновению. Несовпадение бюджетных и правовых интересов субъектов РФ не только будет тормозить её реализацию, но может явиться основой конфликта. Нельзя согласиться с оптимизмом некоторых авторов статей о благе привлечения свободных трудовых ресурсов из смежного субъекта РФ по самой простой причине. Привлечение населения к работе вне границ субъекта РФ ведёт к ещё большей потере ВРП в связи с тем, что налоговая база приглашающей стороны будет увеличена по месту размещения.

Следует особо отметить, что публикации по проблеме агломераций вообще не касаются основы их функционирования – производственного и транспортного комплексов, без которых нет темы развития агломераций, нет стержня, определяющего вклад системы в экономику государства и регионов. Необходимо подчеркнуть, что все рассуждения о развитии агломераций в рамках традиционной матрицы задач, не могут рассматриваться вне состава градостроительной проблематики жизнеобеспечения населения в конкретных природных условиях района размещения и взаимодействия агломерации с окружающим пространством.

Предложенная классификация агломераций должна иметь элементарный состав неперенных проблем и задач развития. К ним следует отнести совершенствование транспортного каркаса территории, особо выделяя эту проблему на уровнях региональных, федеральных агломераций. Дело в том, что принятый исторически сложившийся унитарный метод решения транспортного обхода в современных условиях роста транспортного парка не обеспечивает в случае возникновения ЧС и в других рядовых ситуациях выхода потоков транспорта из города из-за отсутствия не только дублирующих дорог и магистралей, но и любых других направлений пропуска транспорта.

Формирование планировочных структур агломераций, отличающихся сложностью и многофункциональностью своего состава, требует создания многочисленных вводов транспортных направлений и широкой связи с прилегающими территориями.

Вторым важнейшим вопросом является обеспечение проектируемой системы конкретными для района развития данными по микроклиматологии и метеорологии. К сожалению, необходимо признать профессиональное игнорирование репрезентативными исходными данными и, скажем прямо, безответственное применение нормативов СанПина вне влияния природных условий. Последствия таких многочисленных ошибок необратимы. Цена ошибок – ущерб здоровью населения^{5,6,7}.

Третьим требованием должно явиться обеспечение эстетики создаваемой среды. Этот фактор не входит в нормативную базу, но опыт второй половины прошлого века оставил нам «классику» презрения к эстетике среды труда и проживания.

Современные агломерации в пространстве государства должны стать эталоном учёта и взаимодействия всего спектра градостроительной проблематики с окружающей средой. Должны быть исключены любые риски, не обеспечивающие надёжность функционирования и жизнедеятельность новых для градостроительной практики планировочных систем – агломераций.

Проведённое исследование и полученные выводы исходят из неизбежности предстоящего развития агломераций в государственном масштабе экономики. Поэтому разработанный подход к решению проблемы развивает эту перспективу, вводя принцип агломерирования на всех уровнях административно-экономического управления развития территорий.

Анотація

В статті розроблена класифікація міських агломерацій згідно принципу агломерування на всіх рівнях адміністративно-економічного управління території.

Annotation

Classification of agglomeration based on all-level agglomeration of administrative and economical control of area development has been proposed in the paper.

⁵ Л. Н. Путерман, Е. Ю. Богданова. Санитарно-защитные зоны в планировочной структуре городов – нормативы и реальность. Зодчий 2008 №3

⁶ Л. Н. Путерман. Техногенные вторжения в градостроительную среду. Зодчий 2009 №3

⁷ Л. Н. Путерман. Фундаментальные основы жизнеобеспечения градостроительных систем. Зодчий 2010 №1