

DOI: 10.26794/2226-7867-2019-9-3-106-109

УДК 711.4(045)

РАЗВИТИЕ АГЛОМЕРАЦИЙ КАК ПРИНЦИП ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ (НА ПРИМЕРЕ МОСКОВСКОГО РЕГИОНА)

Лаффах Адам Майерович,

бакалавр политологии, Финансовый университет,

Москва, Россия

adamlaffakh@gmail.com

Аннотация. В ходе развития человечества формировались государства, где возникали поселения. Некоторые из них трансформировались в города, темпы развития которых побудили к созданию территориальных объединений, связанных единым центром развития, – городских агломераций. Они стали новым вызовом в условиях развития экономик отдельно взятых городов, где сосредотачивались основные рабочие места, а их создание – выгодным ресурсом для улучшения транспортной инфраструктуры и экономической стабильности. В последние десять лет данная тенденция получила распространение на территории Российской Федерации в рамках Москвы и Московской области как регионов, взаимосвязанных с точки зрения экономических, социальных и трудовых ресурсов, а также географического положения, что вызвало изменения в градостроительной политике сразу двух регионов. На сегодняшний день изучение городских агломераций представляется особенно актуальным, поскольку сейчас идет решающий этап формирования нового территориального деления, при котором жизненные реалии взаимодействуют с опытом градостроительства и территориального управления. В статье рассмотрено понятие «городская агломерация», сущность и порядок ее формирования, проанализирована возможность реализации агломераций как нового вида современной градостроительной политики. Также анализируется развитие Москвы и Московской области за период с 2011 г. по настоящее время и в дальнейшем – до 2025 г.

Ключевые слова: городские агломерации; концепция «точек роста»; градостроительная политика; территориальное развитие; Московский регион

DEVELOPMENT OF AGGLOMERATIONS AS A PRINCIPLE OF TERRITORIAL MANAGEMENT (ON THE EXAMPLE OF THE MOSCOW REGION)

Laffakh A.M.,

Bachelor of Political Science, Financial University,

Moscow, Russia

adamlaffakh@gmail.com

Abstract. During the development of humankind, there were settlements based on which states were formed. Some of the settlements were transformed into cities, the pace of development of which led to the creation of territorial associations connected by a single center of development – urban agglomerations. Relying on the world and domestic experience in the development of agglomerations, it follows that they are a new kind of territorial development. They have become a new challenge in the context of the development of the economies of individual cities, where the main jobs were concentrated, and their creation – a valuable resource for improving transport infrastructure and economic stability. In the last ten years, this trend has become widespread in the Russian Federation within Moscow and the Moscow region as regions interconnected in terms of economic, social and labour resources, as well as geographical location, which caused changes in the urban policy of the two regions. To date, the study

of urban agglomerations is particularly relevant, as there is a crucial stage in the formation of a new territorial division, in which the realities of life interact with the experience of urban planning and territorial administration. The article considers the concept of "urban agglomerations"; the definition and the order of its formation; analysed the possibilities of implementing "agglomerations" as a new kind of urban planning policy; also analysed the development of Moscow region in the period from 2011 till our days with further planning until 2025.

Keywords: urban agglomerations; concept "points of growth"; urban planning policy; territorial development; Moscow region

Формирование городских объединений играло весомую роль в развитии Российского государства. Этот процесс начался в XIX в., когда впервые стали складываться капиталистические отношения. Важнейшими из предпосылок к этому можно назвать индустриализацию, бурное железнодорожное строительство как важный элемент транспортной инфраструктуры и развитие только ведущих городов. К 1913 г. таковыми стали Санкт-Петербург, Москва, Одесса и Рига. Этому способствовало появление вокруг упомянутых городов фабричных и мануфактурных поселений. Так, рядом с Москвой появились такие города, как Балашиха, Орехово-Зуево, Мытищи.

Однако на тот момент существовала особенность, которая отделяла скопления мелких городов от более крупных и ведущих — цикл производства и последующей логистики завершался на них самих, что не позволяло начать маятниковые поездки между городами.

Согласно Е.Е. Шевилевой, в рамках системного подхода «агломерация» — не что иное, как «система, состоящая из совокупности поселений с интенсивными связями» [1, с. 364]. Жизнедеятельность населения там обеспечена и подчинена регулярным циклам социальных, трудовых, рекреационных культурно-бытовых процессов. Городская агломерация — это прежде всего совокупность близко расположенных городов, поселков и других населенных образований с тесными экономическими связями и постоянными маятниковыми миграциями по принципу «город-периферия».

Первый этап развития городских агломераций в России пришелся на начало 1920-х гг., когда происходил приток населения с целью восстановления экономики страны после революции 1917 г., а также Гражданской и Первой мировой войн. Максимальный пик развития агломерационных процессов произошел в 60-х гг. XX в. во время постепенного восстановления страны в послевоенный период.

Предполагается, что возникшие после бума 60-х гг. городские агломерации в России стали ос-

новой для социально-экономического роста страны, однако фактическое существование агломераций и их главные признаки практически не описаны. Согласно Е.А. Кац, для России это — «территориальная слаженность городских поселений, наличие города-ядра, кооперация ресурсов труда и производства населения, формирование контактов между внутренними поселениями» [2, с. 52].

Особенность российских агломераций — это «освоение и обустройство крупными городами обширных зон неблагоустроенной сельской местности с организацией производства или промышленной переработки сельскохозяйственной продукции» [3, с. 125].

Как указывается в статье «Городская агломерация: старое название — новое содержание», трансформацию российских городских агломераций следует делить на 4 этапа:

1. «Индустриальный» этап — промышленное производство является базовой функцией, а единого рынка труда нет. Взаимосвязь основана на производственной кооперации и родственных узлах — Иркутск и Ангарск.

2. «Трансформация» — возникновение центростремительной маятниковой миграции, единого и емкого рынка труда — Вологда и Череповец, Ростов-на-Дону, Екатеринбург.

3. «Динамичная» агломерация — распределение недвижимости, производства, центров развлечений на соседние города по принципу «центр-периферия», единая и связанная городская агломерация — Санкт-Петербург.

4. «Развитая постиндустриальная» агломерация — развитие «хорд» между центром и периферией в виде областных подцентров [4].

Исходя из этих рассуждений, необходимо установить конкретные периоды. Образование Иркутской агломерации как индустриальной началось в 70-х гг. XX в., однако основной этап пришелся на 80-е гг., когда возникла необходимость в территориях для строительства жилья и производственной инфраструктуры в связи с близостью к Транссибирской магистрали. С конца 80-х по начало 90-х гг.

происходит трансформация «социально-экономической системы страны» [4]. В 90-х гг. XX в. сфера услуг заняла центральное положение в России, став перспективным направлением для увеличения количества рабочих мест, уменьшения числа безработных, а также установления более высокого уровня доходов населения. Наиболее активными в этом смысле стали центральные районы крупных городов, таких как Москва и Санкт-Петербург. В период конца 80-х — середины 90-х гг. XX в. происходила «маятниковая миграция».

В это же время возник еще один немаловажный аспект — влияние на регион. Москва оказалась под давлением извне, когда развитие происходило не по желанию инвесторов и населения, а позитивный имидж региона формировался за счет решения накопившихся проблем.

Начало поиска решений в области развития столицы было положено еще в 1935 г. А в 1971 г. сформирован документ о развитии столицы на период до 1990 г., где также был отражен долгосрочный прогноз до 2000 г. и определены зоны развития в пределах Московской автомобильной дороги и перспективные пригородные территории для расширения границ города.

Это дало весомый толчок к тому, что в период с 1997 по 1999 г. Комитет по архитектуре и градостроительству г. Москвы вел усиленную разработку проекта Генерального плана строительства на основании постановления Правительства Москвы от 06.08.1996 № 654 «О ходе реализации основных направлений градостроительного развития Москвы на период до 2010 года». В итоге в соответствии с Законом города Москвы «О составе, порядке разработки и принятии Генерального плана развития города Москвы» был разработан проект Генерального плана развития и реконструкции Москвы на период до 2020 года, где были учтены самые последние достижения градостроительства, а также определены перспективы развития города в XXI в.

План реконструкции города имел главную цель — сделать Москву городом, удобным для горожан, обеспечив безопасность, комфорт, качественную транспортную сеть, инженерно-технические коммуникации и их последующее обслуживание. В 2005 г. Правительство Москвы приняло решение о начале работ по актуализации Генерального плана на период до 2025 г. Это было связано в первую очередь с тем, что первоочередные мероприятия Генерального плана 1999 г. уже были выполнены.

Согласно новому Плану Москва была разделена на зоны, которые обозначались как «реорганиза-

ционные» и «стабилизационные». В зонах стабилизации должен был проводиться только капитальный ремонт, а реорганизация подразумевала снос старых домов с последующим возведением новых. По-прежнему в приоритете остаются производственные территории, которые располагаются внутри города. Основная часть Генерального плана развития Москвы до 2025 года подразумевает создание зон общественно-деловой и административной деятельности с сопутствующим развитием скоростного транспорта в центре города.

Главным пунктом в Генеральном плане развития Москвы до 2025 года стало расширение границ Москвы. До 2012 г. очертания города представляли собой почти ровный круг, однако развитие пригородной инфраструктуры побудило к пересмотру границ, что привело к добавлению новых административных округов: Новомосковского и Троицкого.

Основным принципом развития Москвы является полицентричность. Сдерживающим фактором в этом смысле является «маятниковая миграция» — эффект, когда люди, проживая в спальных районах, перемещаются в центр города для осуществления своей трудовой деятельности. Чтобы развитие города происходило более эффективно, необходимо существование большего количества центров занятости, которые бы охватывали не только старую Москву, но и новую — Большую.

«Большая Москва» включает в себя города, находящиеся территориально и юридически на территории Московской области, которые непосредственно связаны со столицей, а пассажиропоток из них с целью работы в Москве достаточно высок: Одинцово, Красногорск, Химки, Лобня, Королев, Балашиха, Люберцы, Видное и поселок Внуково.

С увеличением территорий было решено создать новые точки роста в Новой Москве. Всего их станет 12 на территории Троицкого и Новомосковского административных округов: бизнес-парк «Румянцево»; поселки Мосрентген, Коммунарка, Внуково, Киевский, Щапово, Рогово; деревни Рязаново, Ярцево; город Троицк; села Вороново и Кленово (<https://stroi.mos.ru/new-moscow/12-tochek-rostanovoi-moskvy?from=cl>).

Эти территории изменят не только инфраструктурную загруженность «старой» Москвы, но и дадут новые места работы и жилье большому числу жителей Москвы.

Самым главным фактором, который способствует скорому объединению, является развитие транспортной инфраструктуры. Транспортная сеть Новой Москвы продолжает развиваться, а в Гене-

ральный план развития Москвы до 2025 года уже закладываются новые этапы соединения. Основным из них является создание московских центральных диаметров (МЦД).

Реализуемый на данный момент проект ведет к объединению пригородных электричек в единую сеть. На сегодняшний день внутри Москвы достаточно количество железнодорожных путей, и большинство из них соединены между собой, однако во многих случаях они задействованы только поездами дальнего следования и товарными. Правительство Москвы в лице Департамента строительства совместно с ПАО «РЖД» запланировало создание 7 наземных направлений, среди которых к 2019 г. предполагается открыть «Одинцово-Лобня» и «Нахабино-Подольск».

Строительство МЦД позволит увеличить количество рабочих мест в городах Московской области, находящихся на диаметрах. Исключение маятниковой миграции из периферии в центр даст стимул для перехода на многоцентрическую схему абсолютно во всех городах вокруг мегаполиса. Данная возможность в совокупности с доступностью транспортной инфраструктуры позволит объединить большую часть территорий, как это произошло в 2011–2012 гг. по решению Совета Федерации в рамках проекта по расширению территории Москвы.

Какие угрозы может принести объединение? Мгновенный рост территории Московского региона способен привести к управленческому коллапсу, когда произойдет фактическое смещение большинства управляющих органов и они будут объединены в одно единственное управление. Другими

словами, если при существовании Московской области и Москвы было два арбитражных суда, два правительства, а также множество двойственных административных департаментов, то при создании Московской агломерации дублирование исчезнет, а большая часть нагрузки окажется на Москве. Особенно остро это коснется Арбитражного суда и административных департаментов, задачи которых удвоятся при наличии действующей загруженности уже сейчас.

Резюмируя проведенные исследования в области градостроительной политики двух субъектов Российской Федерации — Москвы и Московской области — необходимо отметить, что проект создания Московской агломерации является перспективным. Создание единого пространства не имеет конкретных сроков, а также условий, так как существуют недостатки, влияющие на реализацию проекта. Генеральный план развития Москвы до 2025 года, а также последующие, не закладывают «фундамент» под данное объединение и в первую очередь нацелены непосредственно на развитие столицы, а также разрешение сопутствующих вызовов в области социальной и экономической политики.

Тем не менее проект Московской агломерации имеет весомые перспективы в реализации. Основной стратегией является создание транспортной инфраструктуры и дорожной системы, а кроме того — возможность преобразования всего Московского региона в территорию смешанного типа, когда города и поселения будут использоваться для проживания, обучения и работы без необходимого трансфера в соседствующий субъект.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Шевилева Е.Е. Система регулирования агломерационных процессов: Россия и Западная Европа. *Проблемы современной экономики*. 2012;(2):364–367.
2. Кац А.Е. Агломерации: новые возможности развития городов. *Проблемы экономики и менеджмента*. 2015;5(45):51–52.
3. Малеева Т.В., Селютина Л.Г. Перспективы развития агломераций в России. *Теория и практика общественного развития*. 2014;(10):124–126.
4. Бозе Э.Ю. Городская агломерация: старое название — новое содержание. *Российское Экспертное Обозрение*. 2007;(4–5):13–16.

REFERENCES

1. Shevileva E. E. System of agglomeration processes regulation: Russia and Western Europe. *Problemy sovremennoi ekonomiki*. 2012;(2):364–367. (In Russ.).
2. Katz A. E. Agglomeration: new opportunities for urban development. *Problemy ekonomiki i menedzhmenta*. 2015;5(45):51–52. (In Russ.).
3. Maleeva T. V., Selyutina L. G. Prospects of development of agglomerations in Russia. *Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya*. 2014;(10):124–126. (In Russ.).
4. Bose E. Yu. Urban agglomeration: old name — new content. *Rossiiskoe Ekspertnoe Obozrenie*. 2007;(4–5):13–16. (In Russ.).