

→ Стоит вспомнить, как в той же Москве реконструированные столичные автомагистрали упирались в бутылочное горлышко подмосковных продолжений. Или как после реконструкции МКАД на его внешней стороне, принадлежащей Московской области, как грибы вырастали большие торговые комплексы, собиравшие рядом с собой огромные пробки.

Проблемы администрирования в агломерациях развивающихся стран часто приводят к появлению на пограничных с мегаполисом территориях фавел — хаотичной самовольной застройки, в которой селятся люмпенизированные мигранты. Впрочем, не застрахованы от появления подобных районов и агломерации развитых стран. Достаточно вспомнить Клиши-су-Буа под Парижем, где в 2005 году вспыхнули беспорядки среди населяющих район мигрантов.

Кстати, именно эти массовые волнения привели к тому, что в 2007 году начал реализовываться проект «Большой Париж». Инициированный тогдашним президентом Франции Никола Саркози (популярность которому принесло именно подавление беспорядков в Клиши-су-Буа), проект предусматривает комплексное развитие территорий, входящих в область, называемую Иль-де-Франс. В течение десяти лет в этой области должно появиться новое метро, связывающее деловые и жилые районы, в частности Версаль и аэропорт Шарль де Голль, а также пригороды Монфермей и Клиши-су-Буа. Также планируется построить до 2030 года более 1,5 млн новых домов.

Проект «Большой Париж» — один из новейших примеров сотрудничества различных муниципалитетов в градостроительной области. Особый интерес представляет японский опыт, где находится самая крупная в мире агломерация Токио. «Большой Токио» включает в себя 23 специальных района, которые до 1943 года входили в состав города, но в настоящее время это отдельные самоуправляющиеся муниципалитеты, каждый с мэром и советом. В дополнение к этим 23 муниципалитетам в префектуру входят 26 городов, один уезд и 4 округа (5 поселков и 8 сел). Токийское правительство возглавляет избранный населением губернатор и городское собрание. Штаб-квартира правительства находится в Синдзюку, оно управляет всем Токио, включая озера, реки, дамбы, фермы, удаленные острова и национальные парки.

Можно заметить, что самые успешные в плане управления агломерации используют именно штабную или проектную организацию работы — когда самостоятельные административные единицы координируют свои действия в рамках общей стратегии развития. Разумность такого подхода можно отследить и на примере Московской области и Москвы: сотрудничество, наладившееся с приходом к власти в этих регионах новых команд в 2012 году, помогло решить множество проблем, бывших до того времени лишь предметом споров администраций двух территорий. Недаром, празднуя текущей осенью 85-летие Московской области, губернатор Андрей Воробьев отметил, что Москву и Подмоскovie связывают тесное партнерство и дружба, а взаимодействие регионов играет очень важную роль в их развитии. «Нам всегда были важны особые тесные, партнерские, дружеские, если хотите, наставнические отношения с нашей столицей. Мы неразрывные регионы», — заявил он.

При этом агломерации способны самостоятельно зарабатывать деньги, обеспечивая развитие всей необходимой им инфраструктуры, в том числе деревень, которые должны получить конкретный заказ на производство определенной продукции для заранее указанного рынка сбыта. Не востребованные в сельском хозяйстве деревни могут быть перепрофилированы в рекреационную зону для жителей. Но создание подобных территорий подразумевает появление новой структуры занятости. Например, по системе тойотизма — когда единый центр, собирающий готовую продукцию, окружают самостоятельные предприятия, производящие его отдельные части.

Еще одно неперемное условие развития агломераций — высокая мобильность населения. Маятниковая миграция, при которой жители пригородов едут на работу в город, на определенном этапе порождает непреодолимое транспортное ограничение: невозможно проектировать магистрали и схему общественного транспорта, которые будут полностью загружены только два раза в день. Значит, необходимо создавать систему, при которой жители



«БОЛЬШОЙ ТОКИО»: САМОЕ КРУПНОЕ В МИРЕ ГОРОДСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

будут мигрировать не в пространстве, а во времени: от студенческого кампуса в городе-спутнике к съемной квартире в городе, а от нее — к собственному малоэтажному жилью в пригороде. А это подразумевает и создание цивилизованного рынка арендного жилья, и дальнейшее упрощение регистрации.

**МОСКВА, ДАЛЕЕ ВЕЗДЕ** Опыт «Большого Парижа» лег в основу создания стратегии развития Московской агломерации. Вскоре после вступления на пост мэра Москвы, в 2012 году, Сергей Собянин отправился на встречу с главой Иль-де-Франс Жан-Полем Юшоном. На встрече он высказался за долгосрочное сотрудничество с Парижским регионом в развитии Московского региона, отметив, что «Большую Москву» и «Большой Париж» сближают общие задачи: развитие здравоохранения, образования, транспорта. «Многое из того, что нам предстоит, уже реализовано в нашем регионе, — сказал мэр Москвы. — Мы будем рады на это посмотреть и обменяться опытом». Опыт «Большого Парижа» был использован и при создании концепции развития Московской агломерации, и в разработке планов развития метро и других скоростных видов транспорта.

На примере Москвы видно, что агломерации, в отличие от региональных и муниципальных административных единиц, являются неформальными и исторически обусловленными. Ведь еще московские князья посылали дозоры до Оки и Угры — расстояние дневного перехода войска, а на их пути как грибы росли города-крепости. Промышленная революция XIX века сделала Москву одним из крупнейших мануфактурных центров России, при этом сырье, множество вспомогательных сервисов и про-

дукты для растущего городского населения поставляло сельское окружение, чья жизнь тоже стала неразрывно связана с городом. А развитие железнодорожной сети в виде дублирования основных трактов не только обусловило столь ныне критикуемую радиально-кольцевую форму, но и способствовало вовлечению в орбиту городской жизни все новых территорий и населения. Благодаря этому Москва к приснопамятному 1913 году стала вторым по размерам населения городом в России (и десятым — в мире). Но что еще важнее, к этому времени Москва обзавелась хорошо сформированными пригородами. К моменту переписи населения 1926 года московская прото-агломерация включала 8 городов и 36 поселков городского типа при общей численности населения около 2,5 млн человек. А уже к 1940-м годам начинают развиваться города-спутники.

В 1950-е годы происходит важный этап формирования агломерации: Москва становится не столько городом промышленности, сколько городом науки и непроизводственных сфер деятельности, в том числе инновационных сфер, связанных в те времена в основном с военно-промышленным комплексом. Теперь города-спутники создаются и притягиваются к Москве сознательно (Зеленоград, Троицк и т. п.): они становятся опытно-производственными площадками для инновационных сфер деятельности. Электрификация железной дороги и создание пригородного автобусного сообщения в купе с реконструкцией основных магистралей расширили зону транспортной доступности. Естественным результатом этого процесса стало расширение Москвы в 1960–1961-е годы и создание Московской кольцевой дороги. Ближайшие пригороды вошли в состав города, став нынешними спальными районами, а в орбиту столичной жизни вовлеклось население, проживающее в 30-километровом поясе от МКАД. А в 1970–1980-х годах Москва, вырвавшись из собственных

границ, превращается в классический мегаполис с развитыми пригородами и городами-спутниками. Процесс формирования агломераций — это мировой тренд, говорит Никита Чаплин, зампред Московской областной думы. «Создание агломераций вокруг городов с населением около 1 млн — это системно и выгодно, но объединение таких населенных и сложных субъектов, как Москва и Московская область, — это неправильно как с экономической точки зрения, так и с политической, — говорит он. — Разделение Москвы и Московской области, произошедшее 85 лет назад, имело не только политическую, но серьезную экономическую основу и в дальнейшем способствовало росту темпов развития обоих регионов. Не стоит забывать, что в подмосковных городах есть своя самобытная культура, своя атмосфера, свое культурно-историческое наследие, которое очень хрупко и может быть утеряно в процессе объединения субъектов. Вместе с тем Москва и Московская область развивают сотрудничество во всех сферах. Особенно это касается взаимодействия в области экологии, экономики, медицины, образования, реализации инфраструктурных проектов. И чем глубже и осмысленнее будет это сотрудничество, тем выше будет качество жизни жителей Москвы и Московской области».

В Московской агломерации, отметил господин Собянин, проживают 20 млн человек «и ее развитие непростой с правовой и организационной точки зрения процесс». При этом, добавил он, развитие агломераций в современном мире не только муниципальная задача: «От их развития зависит развитие регионов и стран».

В частности, опыт «Большой Москвы» сам становится объектом изучения для других агломераций России. В частности, Санкт-Петербурга и Сочи. В 2010 году правительством и администрацией президента был разработан проект создания в России 20 агломераций, где должна сконцентрироваться экономическая и социальная жизнь страны. Симптоматично, что первым шагом в этом направлении стало изменение порядка регистрации граждан с разрешительного на уведомительный.

**НЕ ПЛЫТЬ ПРОТИВ ТЕЧЕНИЯ** В России сегодня 90% городов малые — с населением до 100 тыс. человек. Почти половина из них — моногорода, где градообразующее предприятие задает все характеристики развития. А так как постиндустриальное развитие не предусматривает бурного роста крупной промышленности, население этих городов неуклонно падает: градообразующие предприятия потихоньку избавляются от социальной нагрузки, а бюджеты муниципалитетов не позволяют поддерживать на достойном уровне школы, больницы и дороги. В результате за последние годы Россия потеряла более 20 тыс. населенных пунктов. Значит, нужно создать центры развития, вокруг которых будут группироваться небольшие города. Это позволит частично решить проблему моногородов: некоторые из них могут стать городами-спутниками таких региональных центров.

В то же время люди, уехавшие из малых городов, поселков и деревень, стремятся осесть в Москве. В экономической географии широко известно правило Ципфа. Его смысл в том, что население каждого города стремится быть равным численности населения самого крупного города системы, деленной на порядковый номер данного города в ранжированном ряду. Например, в СССР (на 1990 год) это правило почти соблюдалось: Москва — 8,8 млн жителей, Ленинград — почти в два раза меньше (4,6 млн), Киев и Ташкент — в три-четыре раза (2,4 млн и 2,2 млн), Баку, Харьков, Минск — в пять-шесть раз (1,55–1,7 млн) и т. д. В Европе правило выполняется еще более точно: Берлин — 3,479 млн, Гамбург — 1,79 млн, Мюнхен — 1,43 млн, Кельн — 1,02 млн.

Сегодня в России только 2 города из первых 13 занимают места, близкие к модели Ципфа. Это Санкт-Петербург (при своем втором ранге он в два раза меньше Москвы) и Ростов-на-Дону (в ранге он десятый, а население близко к 1 млн человек). Города третьего-девятого рангов, от Новосибирска до Челябинска, имеют значительно меньшее население, чем положено правилом Ципфа. Гораздо хуже то, что нет никакой заметной перспективы их роста: с 1989 года они все, кроме Казани, теряли население.

Нарушение правила Ципфа, по мнению ученых, лежит и в крайнем неравенстве доходов, и в деградации