

Харченко К.В.

Проблемы формирования городской агломерации: взгляд из г. Белгорода

Хотя Белгород по российским меркам – рядовой областной центр, насчитывающий 342 тыс. жителей, в последние 10-15 лет на территории города и прилегающих поселений все более усиливаются агломерационные процессы.

Если командно-административная система позволяла начинать формирование агломерации с управленческих решений об укрупнении территории городов, то в условиях рыночных отношений связи между поселениями складываются стихийно, сразу же обрастая как партикулярными коммерческими, так и социальными интересами, и, следовательно, в данном случае решения могут лишь завершать многочисленные аналитические и согласительные процедуры.

К коммерческим интересам относятся повышенная стоимость пассажиро- и грузоперевозок, более низкая цена земли. Социальные интересы выражаются в стремлении жителей сохранить льготы на оплату коммунальных услуг, надбавки к зарплатам бюджетников, отсрочки от армии для учителей сельских школ.

Стихийное формирование агломерации происходит по следующему сценарию: 1) в некотором поселении закрываются предприятия, обеспечивающие рабочие места большинству жителей; 2) население остается неудовлетворенным условиями жизни; 3) люди начинают искать работу в другом месте, однако далеко не все готовы навсегда уехать с данной территории; 4) частные перевозчики улавливают проблему и усиливают потоки маршрутного транспорта в город-ядро; 5) большая часть населения находит работу в этом городе; 6) люди усваивают городские ценности и начинают приезжать в крупный город с целью приобретения товаров и услуг, а также для развлечений; 7) поселение превращается в спальный район, утрачивает исторические корни, становится объектом утилитарного отношения; 8) как правило, это обостряет проблемы девиантного поведения – пьянства, наркомании, преступности; 9) ситуацию несколько скрашивают инвесторы, строящие элитное жилье (например, для северян), филиалы крупных магазинов и культурно-развлекательные центры.

Обозначение проблем агломерации и направлений их решения позволяет подобрать аргументы к дискуссии о том, что такое агломерация вообще. На наш взгляд, трудность в определении данного понятия состоит в неизбежном включении в него субъективного компонента. То, что агломерация складывается стихийно, делает ее границу динамичной, аморфной.

В широком смысле, к агломерации можно отнести некоторую сплошную территорию, отвечающую следующим признакам:

– транспортная доступность в течение определенного времени, например, одного часа¹;

– административное соответствие нескольким муниципальным районам, прилегающим к «титульному» району (в нашем случае, Белгородскому).

И в первом, и во втором случаях в искомое понятие войдут, помимо традиционных сел (что уже вызывает вопросы), следующие территории:

- дачные поселки, состоящие из домиков, пригодные лишь для сезонного использования;
- коттеджные поселки, т.е. благоустроенное «второе» жилье;
- территории индивидуального жилищного строительства (например, дома молодых семей – участников ипотечных программ; единственное жилье, предназначенные для постоянного проживания);

Понятно, что сценарий формирования этих территорий будет существенно отличаться от изображенного нами, равно как и проблемы жителей будут другими.

Соответственно, с позиции муниципального управления необходимо выделить качественный признак территорий, составляющих агломерацию. Таковым является **наличие маятниковой миграции большинства населения, обусловленной более или менее развитым транспортным сообщением с большим городом.**

Данное определение нужно признать не научным, а лишь стартовым для управленческих действий, поскольку маятниковая миграция не должна быть «качественным признаком» агломерации в силу отрицательных эффектов: лишних затрат времени людей, нагрузки на природную среду. Более того, избегать маятниковой миграции нужно даже в границах собственно города², развивая рабочие места и инфраструктуру окраин.

Наличие транспортного сообщения как условие агломерирования – российская реалья, что не позволяет сделать предложенное определение интернациональным. В нашем случае речь идет о развитом общественном транспорте, причем «развитие» должно выражаться в регулярности транспортного сообщения и удобстве линий общественного транспорта. Так, в Белгороде начинают появляться маршруты из одной периферийной зоны в другую через центр города, а также маршруты до нескольких конечных точек большого города, а не только до традиционной точки пересадок. Проблемой остается отсутствие общественного транспорта в позднее вечернее и ночное время.

Напротив, в странах Запада достаточно лишь создания условий для транспортного сообщения – например, строительство автострад. Во многих

¹ Данная методология принята в работе: Глазычев В., Стародубовская И. и др. Челябинская агломерация: потенциал развития. – Челябинск, 2008. – С.82.

² Таковую задачу поставил мэр г. Белгорода В.Н. Потрясаев.

городах (например, на окраинах Хельсинки) наличие одного и нескольких автомобилей практически в каждой семье ведет к отмиранию общественного транспорта как ненужного элемента городской жизни.

Так или иначе, для российских реалий и, в частности, Белгорода приведенное определение представляется верным: в самом деле, без развитого общественного транспорта маятниковая миграция исчезает: в этом случае поселение либо живет самодостаточно, либо вымирает по причине миграции «настоящей».

Рецепт для определения вектора развития агломерации можно позаимствовать в опыте Запада. Так, вектор развития агломераций десяти крупных европейских городов раскрывается в проекте COST Action C10³. По утверждению авторов исследования, наметился переход от дихотомии «город-деревня» к континууму множеств объектов: коммерческих, высокотехнологичных, деловых, досуговых. Эти объекты располагаются произвольно, поскольку инвестор воспринимает окраину не как удаленную территорию, помеху для реализации планов, а как потенциал использования свободных земель. При этом потоки работников, причем высококвалифицированных, все больше устремляются не из окраин в застывший центр, а напротив, из центра в окраины. В результате периферийные поселения обретают не только инвестора и рабочие руки, но и визитную карточку (центр спорта, центр информационных технологий, авиаполис), что важно в символическом плане.

Опираясь на приведенный выше сценарий стихийного формирования агломерации, наметим следующие точки регулирования:

1. Необходимость создавать рабочие места на окраинах, чтобы ограничить пассажиропотоки;
2. Повышение удовлетворенности населения жизнью путем благоустройства территорий вне города по тем же стандартам, что и в самом городе;
3. Регулирование транспортных перевозок (тарифы, график движения, вместимость транспортных средств, недопущение забастовок перевозчиков);
4. Возрождение или, точнее, раскрытие исторических корней поселка, обретение культурной специфики;
5. Усиленное противодействие девиациям;
6. Привлечение инвесторов и контроль их деятельности.

³ European cities. Insights on outskirts. Structures / Ed. by A. Borsdorf and P. Zembri. 2004 // www.qub.ac.uk/ep/research/costc10/index.html