

ГОРОДА РОССИИ: ФОРМИРОВАНИЕ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ

Среди них и ныне существующие Новгород, Смоленск, Владимир, Псков, Рязань, Великий Устюг, Вологда, Кострома, Ярославль, Тверь, Старая Русса, Москва, Коломна и другие. Ныне более 400 городов и поселков получили статус «исторических», поскольку в них сохранились и уникальная планировка и ценное историко-культурное наследие.

Процессы формирования городов России

Образование городов происходит под воздействием самых различных факторов. На разных этапах развития России часть из них теряла свое градообразующее значение, возникали новые, но одним из наиболее устойчивых, прослеживаемых на протяжении всего исторического периода, является транспортный фактор. Его особая роль не случайна, она во многом определяется масштабами и просторами России, слабой освоенностью значительной части страны, что вызывает необходимость опережающего развития транспорта для преодоления территориальных диспропорций.

Есть и вторая причина: выгодное положение России в системе мирохозяйственных связей, имеющих тенденцию к постоянному возрастанию в эпоху глобализации. И неслучайно в России получили развитие все виды транспорта, а для многих городов выполнение транспортных функций послужило первоначальной основой формирования поселения, при этом для отдельных городов транспорт и определил их будущую специализацию.



По мере технического прогресса роль различных видов транспорта существенно менялась. Наибольшее значение последовательно имели водный транспорт в связке с «волоком» по междуречным территориям, гужевой, затем железнодорожный, дополненный автомобильным, трубопроводным и водным видами транспорта. Проследим на примерах эволюцию транспортного фактора в градообразовании. Существенное влияние на зарождение государственности на территории Древней Руси оказал путь «из варяг в греки». Становление государственности в значительной степени обязано формированию на его узловых и «перевальных» участках будущих городов — базовых фокусов территории Древней Руси. Путь «из варяг в греки» связывал Прибалтику и Скандинавию с Византией и входил в IX—X вв. в разветвленную систему трансъевропейских водных путей. Ее основу составляли расположенные в меридиональном направлении реки Волхов, Днепр и, в значительной мере, Волга. С востока на запад связи осуществлялись по Оке, верхнему течению Волги, Западной Двине, Неману, Десне, Дону и сложным водным системам из небольших рек Приильменья, Приладжья и Верхнего Поволжья.

Непосредственно магистраль «из варяг в греки» общей протяженностью 2 720 км начиналась в восточной оконечности Финского залива и проходила по Неве, юго-западной части Ладожского озера, Волхову, озерам Ильмень, Ловати, где маршрут осуществлялся волоком до верхнего течения Западной Двины, и

На предыдущей странице вверху: исторические города России. Ладога (основана в 1704 г. рядом с одним из древнейших поселений славян, известным с 753 г.)

Внизу: Ярославль (основан в 1010 г.). Слева — Угличская башня Спасо-Преображенского монастыря (1635—1645), справа — церковь Богоявления (1683—1693). Великий Новгород (основан в 859 г.) На переднем плане — Софийский собор (1045—1050)

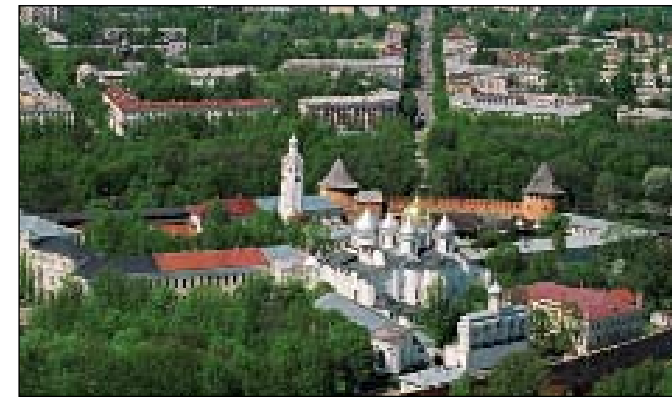
Вологда (основана в 1147 г.). Вид на храм святой Софии (1568—1570)

Петропавловская церковь в селе Нагорный Иштая Томской области. Основана в 1872 г. Одна из немногих сохранившихся деревянных церквей в классическом стиле. Расположена в 60 км от Томска. В 1980-х годах храм стал частью декораций для киноленты А.С. Кончаловского «Сибирячка»

далее по системе волоков на Днепр в районе Смоленска. (Суда с помощью несложных приспособлений — катков, воротов — или просто мускульной силой переправлялись через водораздел с одной реки на другую). Отсюда начинался путь по Днепру с важным перекрестком в районе Киева и выходом на Черное море и далее в Византию.

Наибольшее значение путь «из варяг в греки» имел в X в. и в первой четверти XI в. По сведениям Константина Багрянородного (X в.), подвластные Киеву племена весной свозили в Смоленск, Любеч, Черныгов и другие города большие (на 30—40 чел.) долбленные ладьи — «однодеревки», которые затем сплавлялись в Киев. Здесь их переоборудовали, загружали и отправляли вниз по Днепру. Пройдя семь порогов (крупнейший Ненасытинский обходили волоком), а также скалистое и узкое место «Крарийскую переправу» (где часто печенеги устраивали засаду), купцы останавливались на острове Хортица, затем, оснастив ладьи морскими парусами, плыли вдоль западного берега Черного моря до Царьграда (Константинополя).

Длительное время специалисты, занимавшие исследованием этого пути, не могли определиться, сколько времени древним путешественникам требовалось для прохождения всего пути «из варяг в греки» и обратно. С этой целью под руководством известного археолога Г.С. Лебедева в течение 1985—1995 гг. проводились



натурные обследования магистрали, и была снаряжена экспедиция «Нево» на парусно-весельных судах. Маршрут экспедиции начинался на о. Большой Тютерс в Финском заливе и заканчивался у о. Березань в Днепровско-Бугском лимане. Путь в 2 720 км (в прямом и обратном направлениях) был пройден за 90—95 дневных переходов. Преодоление волоков в ловатско-двинском и двинско-днепровском междуречьях заняло около двух недель¹.

Археологические раскопки (320 археологических памятников) и натурные обследования позволили прийти к выводам, что вдоль трассы в древности располагались 110 опорных пунктов: города, открытые торгово-ремесленные поселения, сторожевые крепости, навигационные ориентиры. Помимо Новгорода, Смоленска и других крупных городов заметную роль в формировании и поддержании разветвленной системы «из варяг в греки» играли и другие именитые в прошлом города. Отголоски прежних важных функций сохранили в своих названиях нынешние Волоколамск и Вышний Волочек.

Волок Ламский как владение Новгорода впервые упоминается в летописи в 1135 г., хотя, по мнению ряда историков, он возник значительно раньше. Из Новгорода по Волхову суда через озеро Ильмень попадали на реки Мсту и Тверцу, выходили на Вол-

¹ Г.С. Лебедев, Ю.Б. Жвиташвили *Дракон «Нево»: на пути из варяг в греки. Археолого-навигационные исследования древних водных коммуникаций между Балтикой и Средиземноморьем. 2 изд. СПб. 2000 г.*

гу, а затем по Шоше и Ламе приходили к волоку на Ламе. Отсюда торговые караваны переволакивались к верховьям Волошин или Озерны, из которых попадали в Рузу, потом в Москву-реку, а из нее в бассейн Оки. Волок Ламский являлся не только транзитным пунктом на торговых путях, но и выполнял важную экономическую функцию — вел оживленную торговлю, преимущественно хлебом, с Новгородом и другими городами, в нем получили развитие и разнообразные ремесла. Напряженную борьбу за город вел Новгород на протяжении XII—XV вв.: сначала с владими́ро-суздальскими князьями, позже с Тверью и Москвой. В 1160 г. Андрей Боголюбский захватил город, и готовясь к походу на Новгород, стал укреплять его. Город-крепость располагался на высокой горе, отделенный от прилегающей территории водами р. Городенка и глубокими рвами. Город был окружен земляным валом высотой до 4 м, по его гребню шли сплошные стены из бревен, со «скважинами» (щелями) для отражения неприятеля. В 1177 г. Новгород вернул эту ключевую позицию на важных путях и стал размещать в городе войска. Через три десятилетия Волоком овладел Владимирский князь Ярослав Всеволодович. В 1238 г. город был razорен полчищами хана Батая.

Волоколамск — старейший город Московской области — в настоящее время является центром одноименного района с относительно небольшими предприятиями разных отраслей промыш-



ленности. Бывое транспортное значение осталось лишь в исторических материалах. На его экономическом развитии существенно повлияло то обстоятельство, что железная дорога в 1904 г. прошла в 5 км от города. Тем не менее, численность его населения выросла с 2,9 тыс. чел. в 189 г. до 23,6 тыс. чел. в 2010 г.

Другой город, чье название определялось важной ролью в системе пути «из варяг в греки» — Вышний Волочек. Как сообщается в народной энциклопедии «Мой город», Вышний Волочек как поселение возник на торговом пути из Новгорода в Москву — волоке между реками Мста и Тверца. Определение вышний (т.е. «верхний») противопоставляло его Нижнему Волочку, расположенному ниже по течению реки Мсты (по нему обходили Мстинские пороги). Товары, поднимавшиеся на мелких судах до Николо-Столбенской пристани, разгружались и гужом перевозились до реки Цны, где находился Вышний Волочек. В XVI в. он представлял собой крупное ремесленное селение и назывался Никольский погост или Погост на Вышнем Волочке. В 1703—1722 гг. по распоряжению Петра I под руководством голландских мастеров у Вышнего Волочка построен канал — первый искусственный водный путь, связавший бассейн Волги с Санкт-Петербургом. Путь через Мсту и Тверцу в Волгу был одним из важных путей сообщения западных стран со странами Юго-Восточной Азии. С XVIII в. в Вышнем Волочке и его окрестностях стали возникать лесопильные заводы, мельницы, кузницы, развилось судостроение. Но главным занятием населения города

В.Я. ЛЮБОВНЫЙ

Автор статьи — создатель и руководитель Научно-методического центра «Города России», в настоящее время — главный научный сотрудник ГУ «Институт макроэкономических исследований» Минэкономразвития России, доктор экономических наук, член-корреспондент Российской академии архитектуры и строительных наук В.Я. Любовный. Фотография автора на берегу Волги в Самаре



В настоящее время в России почти 1 100 городов. За более чем тысячелетнюю историю нашего государства происходили кардинальные изменения в его составе, хозяйственном облике, в размещении производительных сил. Но неизменной во всех этих процессах оставалась выдающаяся роль городов — главных фокусных точек социально-экономического развития и административно-территориального устройства страны, чье побудительное влияние распространялось на тяготеющие к ним территории.

Уже на ранних этапах своего формирования Древняя Русь выделялась наличием многих городов, что дало основание называть ее страной городов — «гардарики». Крупнейший исследователь древних городов России академик М.Н. Тихомиров количественно характеризует процесс возникновения первых городов на Руси так: в IX в. образовалось 25 городов, в XI в. — 64 и в XII в. — 135. Всего в домонгольской Руси образовалось около 300 городов.

ФРАГМЕНТ ГРАВЮРЫ Г.А. КАЧАЛОВА ПО РИСУНКУ М.И. МАХМЕВА «ПРОСПЕКТ ВНИЗ ПО НЕВЕ МЕЖДУ ЗИМНИМ ЕЕ ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА ДВОМ И АКАДЕМИЕЙ НАУК». У ПРАВОГО БЕРЕГА НА ВАСИЛЕОСТРОВСКОЙ СТОРОНЕ — ТРЕХЭТАЖНЫЙ ДВОРЕЦ ПРАСКОВЫИ ФЁДОРОВЫИ ЖЕНЫ ИВАНА V,



БРАТА ПЕТРА I, ПО ПРИКАЗУ ПЕТРА БЫЛ ПЕРЕДАН РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК. ДАЛЕЕ КИНСКАМЕРА — СОБРАНИЕ ПРИРОДНЫХ РЕДКОСТЕЙ, СОЗДАННАЯ ТАКЖЕ ПО ПРИКАЗУ ПЕТРА I. НА ЗАДНЕМ ПЛАНЕ — ДЕРЕВЯННЫЙ ПОНТОННЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ НЕВУ. ВДАЛИ СПРАВА ВИДНЕЕТСЯ АНДРЕЕВСКИЙ СБОР. НА ЛЕВОМ БЕРЕГУ НА ПЕРЕДНЕМ ПЛАНЕ ДЕРЕВЯННАЯ НАБЕРЕЖНАЯ С ПРИЧАЛОМ ДЛЯ РЕЧНЫХ СУДОВ. 1753 г.

было обслуживание судов, проходивших по Вышневолоцкой водной системе. Во второй половине XIX в. Вышний Волочек — крупный центр текстильной промышленности. Это был один из самых благоустроенных городов Тверской губернии. Его украшали каналы и шлюзы, окруженные садами и бульварами. С сокращением движения по Вышневолоцкой водной системе и образованием новых торговых центров близ железной дороги (Бологое, Спирово) экономическое значение города резко упало.

В настоящее время это центр Вышневолоцкого муниципального района Тверской области. Промышленность города представлена тремя отраслями: деревообрабатывающей, текстильной и стекольной. Численность населения города имела различные тенденции: с 16,7 тыс. чел. в 1897 г. до 64,8 в 1989 г. и 51,4 в 2010 г.

Система «из варяг в греки» послужила основой дальнейшего формирования водного (речного) транспорта России, во многом обеспечивавшего социально-экономическое и военно-стратегическое развитие страны в течение нескольких столетий вплоть до массового строительства железных дорог в конце XIX — начале XX вв. Важно отметить, что развитию водных сообщений способствовали равнинный характер значительной части России, и особенно, своеобразная гидрографическая сеть Русской равнины. Именно здесь речные долины Западной Двины, Днепра, Волги, Волхова и других рек и речушек сходятся в верховьях, что

сква приобретает роль главного водного узла. По мере освоения новых территорий все большее значение приобретает Волга с притоками. Не менее существенно, благодаря активизации водных путей, было освоение северных территорий и прежде всего Архангельска.

Приведем выдержку из сайта Соснина: связь Московского государства с Западом осуществлялась по западному пути через Смоленск, занимавший выгодное положение в центре русских водных путей сообщения. Двинско-Беломорский путь приобрел особо важное значение для русской торговли после 1553 г., когда английский мореплаватель Ричард Ченслер в поисках северного пути в Китай и Индию, пройдя вокруг Скандинавии, первым из иностранцев вошел в устье Северной Двины. Иван IV Грозный разрешил ему образовать «Компанию для торговли с Россией» и в 1555 г. предоставил этой компании право свободной и беспоглиной торговли.

В 1598 г. в Архангельске имелось уже 29 иностранных торговых контор, и порт посетило не менее 40 иноземных судов. Из Москвы в Архангельск доставка грузов шла сухопутным на Ярославль и Вологду или к устью Шексны, затем по Шексне и далее Кубинским волоком к Вологде. В Вологде оба пути — водный и сухопутный — соединялись и отсюда караваны судов шли по рекам Вологде, Сухоне и Северной Двине до Архангельска.

Использование водных путей во многом предопределило возможность освоения Сибири и Дальнего Востока. Не случайно крупные поселения-города Сибири формировались в местах организации «экспедиционных» баз: Тобольск (1587 г.), Березов и Сургут (1593 г.), Нарым (1596 г.), Верхотурье (1598 г.), Томск (1604 г.), Туроханск (1607 г.), Енисейск (1619 г.), Красноярск и Канск (1628 г.) и др.

Великие сибирские реки Обь, Енисей и Лена с их обширными бассейнами и разветвленной сетью притоков обеспечивали водный путь непосредственно от Урала до Охотского моря протяженностью более 8 тыс. км, прерываемый всего тремя между-речными волоками. Начинаясь от верховьев Туры, этот путь проходил по Тоболу и Иртышу в Обь, затем вверх по Оби и ее правобережному притоку Кети, откуда по волоку — к притоку Енисея — Большому Касу или прямо по сухопутью до Енисейска. Далее путь проходил вверх по Енисею, Ангаре и ее притоку Илимю, в верховьях

которого в XVII в. возник город Илимск. Здесь находился Ленский волок, соединявший Илим с рекой Кутгой — левобережным притоком Лены. Спустившись по Куте и Лене, суда шли вверх по ее правобережному притоку Алдану, затем по р. Мае и ее притоку р. Юдоме, в верховьях которой находился Охотский волок. Через этот волок грузы доставлялись в Охоту, впадавшую в Охотское море, где в 1649 г. возникло поселение Косой Острожек (нынешний город Охотск). В общей сложности путь от Урала до Байкала занимал пять месяцев.

Наряду с речным в развитии России существенную роль играл морской транспорт, выполнявший преобладающую часть внешнеторгового оборота страны. С развитием морского транспорта неразрывно связано формирование системы городов — морских портов. Наряду с упомянутым выше Архангельском следует назвать Санкт-Петербург, Владивосток, Новороссийск, Мурманск, Таганрог, Туапсе, Находка и другие.

Гужевой транспорт наряду с водным на протяжении многих столетий обеспечивал социально-экономическое развитие Российского государства, функционирование городов и других населенных мест. Пожалуй, неприхотливость и выносливость лошадей — основной тягловой силы, нередко их преданность и понимание хозяина-возничего была как нельзя лучше приспособлена к российским условиям. Но по уровню непосредственного влияния на формирование расселения, развитие городов и сел, исключительная роль принадлежала «ямщицкому» транспорту. Эта особая сфера деятельности на Руси представляла собой хорошо и системно организованный комплекс, включающий социально-нравственные основы, расселенческие позиции, административно-экономический механизм и собственно почтово-транспортную деятельность.

Весьма обстоятельно про эту сферу деятельности рассказы-

вает «Почтовик». «Ямщик» означает по-туркски «почтовый гонец». Ямская гоньба была привнесена во время татаро-монгольского нашествия и оказалась весьма полезной для российских условий. Гоньба представляла собой систему почтовых дворов («ямов»), предназначенных для смены лошадей, расположенных на расстоянии 40—50 верст друг от друга. Именно это расстояние определяло формирование новых поселений. Таким образом на территории всей России закладывались, в дополнение к существующим поселениям, новые деревни, значительная часть которых пережила ямскую службу, при этом отдельные поселения, обретая новые экономические функции, послужили основой формирования городов. Для управления почтовой службой в 1516 г. был создан Ямской приказ, в 1723 г. его заменила Ямская канцелярия. Для организации ям по царскому указу назначались «стройщики». Для крупных ям таким был чиновник из Москвы, для остальных на роль стройщика назначался губернский чиновник.

Нового гонщика («охотника») избирали в присутствии односельчан в приходской церкви, где он давал обязательство (своего рода клятву) и приводился к крестному целованию. С этого момента он находился на государственной службе. Ямщики ценились государством и были освобождены от всех повинностей. Более того, ямщики получали от правительства «подмоги» — денежное жалованье. За службу на самом напряженном тракте Москва-



Гравюра Ф.В. Перро «Сенная площадь» (написана в 1840 г.) В центре — церковь Успения Пресвятой Богородицы на Сенной, построенная в 1758 г. В народе получила имя «Спас на Сенной» по названию одного из приделов. Архитектор А.В. Квасов. Санкт-Петербург

Новгород-Псков ямщики получали по 25—30 руб./г. (в то время лошадь стоила 4 руб., а курица 4 коп.)

Ямскую повинность выполняли ямщики, которые должны были держать по три лошади. Они наделялись землей под ямской приезжий двор и под слободу. Для ведения хозяйства отводилась пашня, луга и лесные угодья. Кроме того, для обеспечения ямщики отбирались ямские оброчные деревни, жители которых гоньбу не держали, но были обязаны снабжать ямщиков хлебом и сеном.

В существующих городах формировались ямские слободы, в крупных центрах таких слобод было несколько. Нередко районы бывших ямских слобод можно определить по названиям улиц, например, 1-я, 2-я, 3-я улицы Ямского Поля в Москве. Ямские слободы, в отличие от других стихийно росших слобод, строились, как правило, по специально разрабатываемым регулярным планам. Они представляли собой самоуправляющиеся административные единицы. Каждая слобода строила и содержала на мирские средства церковь. Своим силами жители крупных слобод строили избы для приезжих — это были благоустроенные постоянные дворы, в которых считали возможным останавливаться и цари.

Развитие гужевого транспорта было тесно связано с формированием дорожной сети. Преобладающая часть дорог была представлена ее проселочными видами со всеми известными их достоинствами и недостатками. Первые шаги по улучшению дорожного хозяйства были предприняты Петром I. В 1712 г. по указу Петра I началось и в 1746 г. закончилось строительство тракта между Санкт-Петербургом и Москвой через Новгород. В 1817—1843 гг. тракт был перестроен в шоссе. Для организации регулярного пассажирского сообщения между столицами в 1820 г. было образовано первое в стране общество дилижансов. Поездка из Санкт-Петербурга в Москву теперь занимала трое суток вместо прежних шести.

Новый этап изменения системы расселения и развития городов был связан с формированием железнодорожного транспорта. Заметно выделяются три сферы (аспекта) влияния железнодорожного транспорта на города. Первая непосредственно связана с судьбами тех городов, через которые прошли железные дороги и тех, которые возникли в связи с их строительством. Вторая связана с тем, что часть поселков строителей железнодорожной трассы послужили основой формирования поселка-города, который «притянул» к себе новые сферы деятельности благодаря наличию освободившихся кадров, значительных масштабов благоустроенного жилого фонда, объектов культурно-бытового назначения и развитой инфраструктуры. И, наконец, третья, опосредованная, обусловлена тем обстоятельством, что новая трасса прошла вдали от города и его экономическое значение резко упало.

В России первая дорога («экспериментальная ветка») между Санкт-Петербургом, Царским Селом и Павловском была открыта в 1837 г., а первая железнодорожная магистраль Москва — Санкт-Петербург — в 1851 г.

Основной каркас железнодорожной сети был сформирован во второй половине XIX — начале XX вв. Железные дороги в первую очередь строились для обеспечения связей центра с основными сырьевыми и продовольственными базами страны по следующим направлениям: Центр—Запад, Центр—Север, Центр—Юг, Центр—Восток. Особое значение для освоения и заселения Сибири и Дальнего Востока имело строительство Транссибирской железнодорожной магистрали, которое велось одновременно с двух сторон — с востока и запада. Уже к концу XIX в. железнодорожный транспорт России превысил по грузообороту традиционные для России гужевой и речной, а к 1913 г. превысил этот показатель в сравнении с речным транспортом в шесть раз.² Вместе с тем, железнодорожная сеть была крайне неравномерна распределена по территории: 83 % приходилось на Европейскую часть страны и лишь 17 % на азиатскую. Столь неравномерная транспортная обслуживаемость была одной из главных причин диспропорции в расселении между этими территориями.

В советские годы строительство в значительной мере осуществлялось на востоке России. Однако следует заметить, что масштабы ежегодного ввода железных дорог существенно уступали дореволюционному периоду. Среди новых железнодорожных линий следует отметить строительство дублера Транссибирской магистрали — Южно-Сибирскую магистраль. Ее значительная часть, строящаяся в 1972—1984 гг., получила название Байкало-Амурская магистраль (БАМ).

Одним из условий нормального функционирования железнодорожного транспорта является рациональное размещение станций. Однако понятие рационального будет неодинаковым при использовании паровозной, тепловозной и электровозной тяги. Здесь, в известной мере, присутствует тот же принцип, которым руководствовались при размещении ямских станций. Там интервал между станциями — 50—60 верст — определялся физическими возможностями лошади. Несколько иное дело было при размещении железнодорожных станций, располагавшихся на расстоянии, которое требовалось для очередной «заправки» паровоза водой и топливом. И совершенно иные критерии для размещения станций при использовании тепловозной и электровозной тяги.

Как правило, размещение станций было нередко отправной позицией зарождения при ней поселка, а иногда и города с более широкой сферой хозяйственной деятельности. Влияние строительства железных дорог на формирование сети населенных мест рассмотрим на примере дороги Петрозаводск — Мурманск (ныне Мурманское отделение Октябрьской железной дороги).

В 1914 г., за месяц до начала войны Российское правительство принимает решение о срочном строительстве дороги, которая должна была связать незамерзающую часть Кольского полуострова с Петроградом. Из трех вариантов трассы был выбран путь от Петрозаводска. Для ускорения строительства трасса будущей дороги была разделена на три участка. Среди наиболее сложных были проблемы обеспечения стройки рабочей силой и сносными жилищно-бытовыми условиями. Решение этих задач осложнялось двумя обстоятельствами: территория, по которой должна была проходить дорога, отличалась крайне суровым климатом и низкой плотностью населения и второе — стройка осуществлялась в годы войны, когда практически все трудоспособное мужское население было призвано в армию. Добавим, что прокладка трассы про-

² Цифры и факты. Железнодорожный транспорт, 2000 г., № 5. — стр. 2—10.

ходила в исключительно сложных природных условиях из-за обилия обнаженных скальных пород, водотоков и болот. Были сооружены более тысячи переходов через водотоки, а для прохождения болот, помимо осушительных работ, был предложен оригинальный способ, когда последовательно укладывали ряды бревен, пока они не достигли твердой материнской породы.

Строительство дороги началось в начале июня 1915 г. Перво-

будущего города Мурманска. Сам город, порт и непосредственно станцию — Романов-на Мурмане (современный Мурманск) заложил 21 сентября 1916 г. Под все это было отведено две тысячи квадратных десятин казенной земли. До этого это было голое место, так что пришлось начинать все «с белого листа»: составлять проект и приступать к строительству.

Наряду с Мурманском новая дорога послужила базой для



Карта Российской империи в первом десятилетии XX в. Составлена заведующим отделом градостроительства А.М. Лолой

начально набирали рабочих в центральной России и Поволжье.³ Около 10 тыс. чел. вместе с инженерами прибыло с Транссибирской магистрали. Наибольшее количество рабочих поступало в период навигации, а в ее отсутствие рабочие следовали наземным транспортом до ст. Званки, а затем по Олонцекому тракту 350 км шли пешком до Петрозаводска. Потребовалась особая организация этапов по пути следования с обеспечением рабочих продовольствием и помещениями для ночлега. На каждые семь рабочих выделялась телега для перевозки вещей рабочих и питания, а также для подвоза ослабевших в пути. Из Семипалатинской губернии привлекли около 2 тыс. киргизов, а из Маньчжурии около 10 тыс. китайцев-землекопов. Использовался на строительстве труд и военнопленных — около 70 тыс. чел.

Несмотря на все трудности дорога протяженностью 1 054 версты (верста = 1,067 км) была построена в короткие сроки — течение полутора лет. Параллельно со строительством дороги началось обустройство портов в Сороке, Кемь, Кандалаксе и в районе

формирования целой сети станций — небольших поселков, часть из которых выросла в последующие годы до статуса городов, благодаря размещению здесь новых предприятий. В их числе стоит указать Оленегорск. Возник как поселок при станции Оленья в 1916 г., с 1957 г. стал городом, в котором проживает 22,0 тыс. чел. (2010 г.). Другой город Медвежьегорск также возник в 1916 г. как поселок при станции Медвежья гора. Городом он стал в 1938 г. В период строительства Беломорско-Балтийского канала здесь размещалось его управление.

Дорога дала новый импульс развития и уже существовавшим населенным пунктам, расположенных как на железной дороге, так и в ее зоне влияния. К таким может быть отнесен город Кола, основанный в 1264 г., в прошлом форпост царской России и до XVIII в. центр ее внешней торговли на Севере. В 1926 г. был переведен в разряд сельских поселений, но в 1965 г. вновь получил статус города. В 2010 г. в нем проживало 10,3 тыс. чел. Стоит отметить и другие города, возникшие как поселения много веков назад: Кемь, Кондопога, Кандалакша, Сегежа и пгт (поселок городского типа) Надвоицы.

В настоящее время Мурманское отделение Октябрьской железной дороги — это 1 068 км путей, из них 495 электрифицированных, более 50 станций и около 8 тыс. работающих.

Через 60 лет после начала строительства Мурманской дороги было принято решение о строительстве Байкало-Амурской магистрали — северного дублера Транссиба. Основная часть дороги строилась 12 лет (1972—1984 гг.), а самый большой в России Северо-Муйский тоннель (протяженностью 15 км) был открыт в 2003 г. Трасса БАМа проходит севернее Транссибирской магистрали. Общая длина пути 4 324 км. На магистрали около 200 железнодорожных станций. Одновременно с прокладкой дороги строились 60 городов и поселков. При этом важно отметить, что большинство городских поселений создавались капитально. Такой подход в значительной мере был обусловлен закреплением строительства каждого города и поселка за той или иной союзной республикой, областью или крупным центром. Тьнда была построена москвичами, Северобайкальск — ленинградцами, Новый Ургал — украинцами, пгт Таксимо — строителями из Латвии, пос. Маревой — туляками и т.д.⁴ Неслучайно в построенных городах угадываются национальные и местные колориты, свойственные той или иной территории. Следовало бы отметить и еще одну существенную деталь: все вокзалы проектировались лучшими архитекторами страны, благодаря этому каждый из них не только оригинален, но и легко узнаваем.

После пуска в эксплуатацию БАМа магистраль и многие расположенные на ней города и поселки и проживающее здесь население оказались в значительной степени невостребованными. В настоящее время по данным ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), БАМ загружен только наполовину. «Освоение зоны БАМа ведется минимальными темпами. По заявлению Департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти ОАО «РЖД» — дорога является убыточной, малоинтенсивной. Развитие магистрали связывалось с разработкой крупнейших северных месторождений: Верхнеченского и Талаканского нефтегазоконденсатных, Эльгинского угольного, Ченийского железорудного и Удоканского медного. Однако из-за того, что добыча на части месторождений началась недавно, а на части только планируется, БАМ оказался незагруженным. РЖД оценивает размер упущенной выгоды примерно в 40 млрд руб., поскольку затраты на поддержание магистрали в рабочем состоянии превышают выручку железной дороги.⁵

В последнее время появились обнадеживающие признаки освоения Удоканского и других месторождений, что позволит придать необходимый импульс развитию БАМ и социально-экономическому возрождению его 44 городов и поселков, основным назначением которых является работа на железной дороге, предотвратив тем самым негативные процессы, вызванные оттоком населения, деградацией городской среды, в которую вложен труд десятков тысяч добровольцев, приехавших сюда по комсомольскому призыву.

Непосредственное влияние на формирование системы расселения большинства стран оказывает смена различных технологических эпох, что было отражено в трудах Карла Маркса и Фридриха Энгельса. Важно отметить, что ими также раскрыто влияние процессов разделения труда на особенности формирования различных типов населенных мест и характер расселения. Классическим примером такого влияния является Англия, где изобретение рабочих машин и универсального парового двигателя стало не только основой промышленной революции, но и главным фактором активного формирования городов. По выражению А. Редгрейва, которого цитирует Карл Маркс, «паровая машина — мать промышленных городов».

Большую свободу в размещении производства и соответственно — в организации новых городов дало изобретение источников производства электрической энергии и способов ее передачи. Вслед за концентрацией промышленности в городах дальнейшее общественное разделение труда неизменно было связано с городской средой. Это было вызвано появлением новых отраслей внутри промышленности и в хозяйстве страны в целом. Развитие городов было обусловлено также выделением самостоятельных предприятий и даже отраслей как специализированных форм обслуживания населения. Кроме того, город брал на себя

⁴ Б.М. Гольдгубер, М.С. Собченко *Обзорная информация. Поселки транспортных строителей в районах Севера и Восточной Сибири.* — М. 1977 г., стр. 15—16.

⁵ Сенаторы предлагают создать на БАМе новый тип особых экономических зон. Интернет 16.05.2007 г.

ряд хозяйственных функций деревни, в частности, по обслуживанию сельскохозяйственного производства (строительство, транспорт, сбыт готовой продукции и т. д.). Применительно к нашей стране переход к индустриальной стадии общественного развития начался позже ряда европейских стран. В России активный процесс индустриализации относится к концу XIX — началу XX вв. Высокие темпы индустриализации определили бурный рост городов и стали синонимом роста городского населения в годы первых пятилеток.

Выделение науки в качестве самостоятельной производственной силы, ее обособление как отрасли народного хозяйства оказывает серьезное влияние не только на расширение народнохозяйственной основы городов, но и служит самостоятельной градообразующей базой большой группы городских поселений (Жуковский, Пущино, Черноголовка и др.) с 1930-х годов.

Таким образом, общее разделение труда сопровождается не только дальнейшим изменением соотношения между городским и сельским расселением, но и формированием населенных пунктов, имеющих в качестве экономической основы наряду с промышленностью таких отраслей как транспорт (о чем говорилось выше), наука и научное обслуживание, строительство, рекреационная сфера, которые в ряде случаев стали выступать в качестве самостоятельной градообразующей базы.

Специфика градообразующей отрасли непосредственно влияет на расселение и планировочную организацию городов. Так, размещение производственных объектов добывающей промышленности характеризуется значительной дисперсностью, что, в свою очередь, предопределяет рассредоточенность населенных пунктов, как правило — с небольшим числом жителей. Например, общая численность предприятий по заготовке древесины составляла в конце 1970-х годов около 12 тыс., по добыче нефти — 400, строительное сырье добывалось на 5,5 тыс. карьеров. Малая плотность запасов сырья приводит к необходимости постоянного перемещения предприятий указанных отраслей, что в свою очередь обуславливает необходимость развития системы небольших временных населенных пунктов, рассчитанных на 20—50 лет. В итоге объекты отраслей добывающей промышленности и первичной обработки сырья представляли собой поселениями, лишь часть которых достигает численности населения, соответствующей количественному цензу поселка городского типа и еще реже — города. Иллюстрация этому — расселение в Подмосковном угольном бассейне в пределах Тульской области. Здесь, если исходить из официального статуса поселений, в последние десятилетия прошлого века было 13 городов и 25 пгт. Однако, в действительности, к ним необходимо прибавить еще более 100 территориально-обособленных пришахтных поселков.

В отличие от рассмотренной группы, предприятия обрабатывающих отраслей промышленности являются, как правило, хозяйственной основой больших и крупных городов (с населением свыше 100 тыс. чел.) или городских поселений, входящих в состав крупных городских агломераций. Для предприятий данной группы в период активного развития промышленности были характерны: относительно крупные средние размеры (по численности занятых), что нередко объяснялось стремлением министерств создавать на большинстве подведомственных предприятий весь набор смежных производств и служб; ориентация на квалифицированные кадры и готовящие их учреждения. Кроме того, такие города характеризуются выгодным транспортно-географическим положением, позволяющим расположенным в них предприятиям ориентироваться на многосторонние связи по получению сырья и сбыту готовой продукции; на соседство научных, проектно-конструкторских организаций и смежных отраслей промышленности. Эти факторы способствовали концентрации населения вокруг предприятий.

Важно и то обстоятельство, что поселение добывающих отраслей промышленности создавались, как правило, при одном предприятии, а города с преимущественным развитием обрабатывающих отраслей — вокруг нескольких предприятий, имевших тенденцию к постоянному расширению. Изменение соотношения между двумя группами отраслей промышленности (добывающей и обрабатывающей), при одновременном расширении других сфер экономики, в дореволюционный период оказывало существенное влияние на структуру городских поселений. Особые требования к расселению и к формированию планировочной структуры и городской среды в целом предъявляют отрасли и сферы деятельности, ориентированные на разработку и внедрение передовых научно-технических продуктов. Эти отрасли и сферы обусловили еще в дореформенный период создание большой группы городов ЗАТО и близким им по профилю — наукоградов.

В прошедшее десятилетие почти все такие города пережива-

³ По материалам А.Н. Голубевой.

ли достаточно тяжелый период, несколько сглаженный для ЗАТО прямым финансированием из федерального бюджета. Вполне вероятно, что подобные формы расселения не только сохраняют, но и повысят свое значение для организации научно-прикладной деятельности в самых перспективных и высокотехнологичных отраслях.

Таким образом, как и других странах, в России и в СССР формирование индустриального общества было следствием смены различных технологических укладов в экономике, общего и частного (профессионального) разделения труда, которые прямо или косвенно воздействовали на становление новых форм городского расселения, вызывая реконструкцию (трансформацию) сложившихся в предшествующий период населенных мест.

Вместе с тем в период существования СССР значительное влияние на процессы формирования городского расселения, развития жилищно-коммунального хозяйства, состава населения городов, уровень развития местного самоуправления оказывали иные факторы, в определенной степени внеэкономического плана, придав формированию индустриального общества в стране принципиально иной характер по сравнению со странами Западной Европы и США.

Среди таких факторов особую роль играли: идеологические



На причале реки Лопани. В месте слияния этой реки с рекой Харьков расположен город Харьков. Украина. Конец XIX в.

и политические установки, носившие, как правило, директивный характер; жесткая централизация управления хозяйством страны через систему министерств и ведомств на основе директивных планов развития экономики; максимальная мобилизация всех ресурсов (прежде всего на развитие ВПК) за счет резкого ограничения уровня жизни большинства населения, эксплуатации крепостничества, а также подневольного труда миллионов заключенных (осужденных преимущественно по «политическим» мотивам).

Одним из наиболее значимых таких факторов была «ведомственность». На протяжении многих десятилетий развитие городов и других поселений определялось, прежде всего, решением общегосударственных, а точнее ведомственных задач, при этом нередко вопреки интересам города, его жителей и окружающей среды. В качестве главного рычага воздействия на город использовались средства и ресурсы ведомств, которые выделялись на развитие социальной и инженерной инфраструктуры только при условии размещения в нем новых производственных объектов или существенного прироста мощностей на действующих предприятиях. Другой рычаг, тесно связанный с первым, — жесткое прикрепление работающих к предприятию путем предоставления ведомственного жилья, а также действие института прописки с резким ограничением возможности свободного перемещения трудовых ресурсов. Надо учитывать, что до начала 1990-х годов ведомства принадлежала большая часть жилищного фонда, а также значительная часть объектов здравоохранения, культуры, просвещения, торговли.

В переломный постперестроечный период системный кризис практически всех сфер жизни, естественно, затронул и все города и другие поселения, обострив во многих случаях прежние и породив новые проблемы в их развитии. Городское население России за 1991—2001 гг. сократилось на 2,5 млн чел., при этом его доля

в общей численности снизилась с 73,7 % до 73,2 %. Впервые за многие десятилетия сокращение городского населения опережало соответствующие общие показатели (все население сократилось на 1,7 %, а городское — на 2,3 %). Для различных категорий городских поселений масштабы сокращения их численности были неодинаковы. Наибольшие «потери» понесли, с одной стороны, самые крупные города, с другой — наиболее мелкие городские поселения — пгт. Из 13 городов-миллионников⁶ 9 уменьшили свою численность. А к началу 2007 г. Волгоград и Пермь вовсе «выпали» из числа «миллионников». Не менее заметные изменения произошли и с пгт. В этой категории за 1991—2001 гг. значительно уменьшилась общая численность населения. При этом существенно, на 340 ед., снизилось и число таких поселений. В дальнейшем число пгт уменьшилось еще на 546 ед., однако в этот период значительная часть их была переведена в сельские населенные пункты, а часть вошла в состав городов.

На этом фоне относительно стабильно проявили себя другие группы городов. Это, прежде всего, малые города (с численностью населения до 50 тыс. жителей). Как показывает анализ, они в своей совокупности не только сохранили численность, но и дали небольшой прирост населения. И это не случайно — в малых городах традиционно более тесная связь с землей и в сложной экономической ситуации это обстоятельство оказало определенное стабилизирующее воздействие. Кроме того, прирост численности населения был связан и с размещением в этих городах части беженцев, вынужденных переселенцев и других категорий мигрантов. В предшествующие «перестройке» годы малые города традиционно пополняли население крупных центров с их более разнообразной сферой приложения труда, более престижным образом жизни, возможностью получения образования и т.д. В последние годы этот центростремительный фактор заметно ослаб.

Другая очень тревожная тенденция рассматриваемого периода — резкое сокращение числа городских и других поселений на Севере, где ситуация осложнилась в связи с утратой северянами высоких заработков, потерей накоплений, а также в связи с ростом транспортных тарифов, лишивших северных жителей возможности регулярных контактов с «большой» землей и т. д. Достаточно стихийный процесс «оголения» этой чрезвычайно важной для перспективного развития России территории в последующем может потребовать значительных ресурсов на восстановление покинутых поселений.

В последние годы ситуация в развитии городов в связи с определенным оживлением экономики стала стабилизироваться. Однако большой проблемой остается крайняя неравномерность размещения городов по территории России. За 1991—2001 гг. еще более выросла диспропорция в формировании сети городского расселения между Европейской и Восточной частями России. Численность городского населения в Сибирском и Дальневосточном округах за 1990—2010-е гг. сократилась на 10,8 %, в то время как в Европейской части, включая Уральский федеральный округ — на 2,2 %.

Кардинальные изменения в развитии городов на рубеже тысячелетий свидетельствуют о начале нового периода в их формировании, когда в значительной мере на смену прежним приходят новые факторы и условия, ставшие основным содержанием переходного этапа политической, экономической и социальной жизни страны.

В первую очередь, особенности трансформации территориальной организации хозяйства и системы расселения будет определять приоритет пути развития экономики страны — «инновационного» или «сырьевого». Но необходимо осознавать и качественные изменения роли городов и других поселений в новых социально-экономических условиях — город перестает быть лишь «приложением» к ведомственному производству, приоритет ведомственных интересов сменяется приоритетом интересов города как совокупного интереса его жителей.

Если в прошлом города практически были лишены права голоса при формировании своей экономической базы, то в новых условиях их позиция становится все более активной, учитывающей интересы своего развития. Экономическая база должна обеспечивать занятость населения с достаточно высоким уровнем доходов, позволяющим осуществлять качественное воспроизводство населения (рабочей силы), профессиональное разнообразие, наиболее адекватное запросам и интересам жителей, безущерб-

ность производства по отношению к планировочной организации города и экологической ситуации. Этим требованиям в значительной мере отвечает инновационная сфера деятельности.

Объективной основой для изменения роли городов становятся процессы, связанные с возросшей самостоятельностью хозяйствующих субъектов, с возможностями существенного расширения производственной и иных форм кооперации благодаря ликвидации ведомственных барьеров, а также с переносом центра тяжести в решении большой совокупности социальных задач с федерального на региональный и муниципальный уровни. Все большую роль будут играть процессы саморегулирования — характерная особенность сложных систем, к которым, безусловно, относится и город. В поддержке этих процессов крайне велико значение проведения разумной государственной политики, прежде всего в финансово-бюджетной сфере и в укреплении роли местного самоуправления.

Одним из важных факторов, который начинает существенно влиять на процессы модернизации экономики городов, как и страны в целом, в условиях перехода на инновационный путь развития становится качество городской среды. Это означает кардинальное изменение условий воспроизводства рабочей силы и населения в целом, обеспечивающих повышение индекса человеческого развития в соответствии с новыми социально-экономическими реалиями.

Городское расселение в Сибири и на Дальнем Востоке: история и современные тенденции

В отличие от европейской России, Сибирь и Дальний Восток имеют более короткую историю городского расселения. Первый его этап начался лишь с конца XVI в., и завершился к началу XVIII в., когда Россия вышла к Ледовитому и Тихому океанам. Этот этап был связан с формированием острогов и городов преимущественно в северных таежных зонах (Тюмень, Тобольск, Березов, Сургут, Верхотурье, Нарым, Красноярск, Братск, Якутск и др.). Эти опорные укрепленные пункты выполняли две взаимосвязанные функции: военную и своего рода фискальную (сбор ясака — «мягкой рубли» — с местного населения).

Создание системы опорных поселений позволило перейти к следующему этапу — хозяйственному освоению благоприятных для развития земледелия и горнорудного промысла южных территорий, что вызвало значительный приток населения из европейской России. Если в первой четверти XVIII в. мужское население Сибири насчитывало 241 тыс. чел. (в том числе русских — 169 тыс.), то к концу этого века — уже 595 тыс. (412 тыс.).⁶

Формирование городского расселения на Алтае связано с созданием здесь горнодобывающей промышленности, которое началось в первой половине XVIII в. на материально-технической базе Урала и при активной роли уральского горнозаводчика Акинфия Демидова. Он основал в 1726 г. рудник и небольшой медеплавильный завод; впоследствии на базе открытых серебряно-свинцовых месторождений появилось большое количество рудников и плавильных заводов. В 1747 г. алтайские заводы и рудники образовали своего рода крепостнический горнозаводский округ (Кольяно-Воскресенский, переименованный позднее в Алтайский). Способствовало становлению промышленности коренное земледельческое население — источник рабочей силы и жизненных припасов. Спустя чуть более века, в 1851 г., на казенных и частных заводах Алтая было зарегистрировано 169 тыс. душ мужского населения, из них 137 тыс. составляли крестьяне приписанных к заводам и рудникам почти 1 300 селений (все приписанное к заводам и рудникам население составляло 350 тыс. чел.). Таким образом, каждый из заводов и рудников служил ядром, вокруг которого формировалось городское поселение. Здесь возникла система иерархических поселений с наиболее крупными административными центрами, среди которых главную роль играл Барнаул. Алтай стал в тот период одним из самых крупных районов по производству серебра не только в России (96 % производства серебра в стране), но и в мире.

По мере развития во второй половине XVIII в. хозяйственной сферы сибирские города утрачивали свои военно-стратегические функции. Рост этих городов в XIX в. был в целом незначительным, и лишь шесть из них, согласно данным за 1858 г., имели свыше 10 тыс. жителей (Омск — 18,4 тыс., Тобольск — 15,9, Томск — 14,1, Барнаул — 11,7, Тюмень — 10,3, Иркутск — 28 тыс.).⁷ Города развивались неравномерно, во многом — в силу изменений в их положении относительно основных транспортных путей. В этом отношении характерна судьба Тобольска, долгие годы служившего

⁶ Б.И. Оглы. *Строительство городов Сибири. Л., 1980 г. стр. 9—10.*

⁷ Б.И. Оглы. *Указ.соч. стр. 37*

столицей Сибири. Перенесение Сибирского тракта на юг от города сразу резко снизило его роль (как и роли Енисейска, Сургута, Березова и др.) и одновременно повысило значимость Омска.

Прокладка Великой Сибирской железнодорожной магистрали в 1890-х годах вызвала рост расположенной по ее ходу большой группы городов. В короткое время после постройки железной



дороги население сибирских городов выросло: Томска, Иркутска и Красноярска — в 2 раза; Омска — в 3; Читы — в 6,5; Хабаровска — в 3,2; Владивостока — в 4 раза. Благодаря строительству дороги и моста через Обь быстро сформировался один из новых центров Сибири — Новониколаевск (впоследствии — Новосибирск). В период 1893—1903 гг. его население возросло до 83 тыс. чел., и город стал третьим по величине в Сибири.⁸ Строительство магистрали оказало поистине революционное влияние на хозяйственный облик Сибири в целом. Земледелие края нуждалось в создании цепи торгово-транспортных пунктов, способных концентрировать продукты распыленного крестьянского производства, их первоначальную обработку и перевозку в другие производственные и потребительские районы. Вот почему не промышленный, а торговый капитал первоначально превратил города в центры экономического господства над обширными районами Западной Сибири.⁹ Так быстрое развитие и рост влияния Новониколаевска были предопределены исключительно выгодным экономико-географическим положением города, который связал с общероссийским и мировым рынками огромный район Сибири, ориентировав его на производство товарного хлеба и масла; в самом Новониколаевске возникшая в данной связи переработка сельскохозяйственного сырья была впоследствии дополнена металлообработкой.

Слабое развитие промышленности в Сибири предопределяло не только ограниченные функции городов, но и довольно низкую долю городского населения: в 1897 г. она составила в Сибири 9,2 % (в целом в России — 15), а в 1917 г. — 10,4 % (по России — 18). В то же время надо обратить внимание на следующую особенность сибирского градоформирования: в качестве его базы в

⁸ Р.М. Кабо. *Города Западной Сибири. М., 1949 г., стр. 203*

⁹ Б.И. Оглы. *Указ.соч. стр. 265*

Виды исторических городов.
Архитектурный ансамбль Кижского погоста, входящий в список Всемирного наследия ЮНЕСКО.
На заднем плане — 22-ярусная деревянная церковь Преображения Господня (1714 г.).



Остров Кижь, Онежское озеро, Республика Карелия

Вид на Великий Устюг, построенный в 1147 г. в месте слияния рек Юга и Сухоны (образующих Северную Двину), Вологодская обл.

Городец (основан в XII в.), Известен своими народными промыслами. На снимке — старинный дом в центре города с резными наличниками. Нижегородская обл.

Доктор географических наук, профессор, заслуженный

конец XIX в. в значительной мере выступали наука и высшее образование. Так создание в Томске университета и технологического института не в последнюю очередь предопределило первое место этого города по численности населения.

На рубеже XIX—XX вв. в Сибири образовались шесть более или менее четко выраженных зон его концентрации (примерно по 200—300 тыс. чел.): в Западной Сибири — в местах первоначального заселения по линии Тюмень—Тобольск и в южном горнопромышленном районе Алтая; в Восточной Сибири — вдоль Московского тракта от Ачинска до Канска, в районе Иркутска, в бассейне Селенги и восточнее Забайкальска.

В советский период на градостроительство Сибири и Дальнего Востока особенно заметно влияли три фактора.

Во-первых, в силу самой природно-географической специфики

прежде всего создание Урало-Кузнецкого комбината. В годы первых пятилеток в связи с его формированием возникла группа новых промышленных городов (12 с суммарным населением около 800 тыс. чел.) и поселков городского типа, включая Анжеро-Судженск, Белово, Кемерово, Киселевск, Новокузнецк и Прокопьевск. В этот же период на карте страны появились Комсомольск-на-Амуре, Салехард, Игарка, Магадан и Алдан. С перемещением в годы войны на Восток промышленных предприятий из европейской части страны возникли Советская Гавань, Салаир, Тогучин, Болотное и другие поселения. С разработкой в 1960—1980-х гг. западно-сибирских нефтегазовых месторождений связано появление в Тюменской области городов Нижневартовск, Сургут, Нефтеюганск, Ноябрьск, Нягань, Когалым, Лангепас, Мегион, Надым, Новый Уренгой, Стрежевой, Муравленко и др. С



добычей угля — городов Шарыпово и Нерюнгри, а с развитием транспорта и энергетики — Тынды, Певек и Усть-Илимск.

В-третьих, сказался феномен формирования в СССР сети закрытых городов (ныне ЗАТО) и научных центров.

Для всего советского периода был характерен опережающий рост численности населения восточных районов РСФСР по сравнению с европейскими, но динамика его характеризовалась значительной неравномерностью. Максимальный рост наблюдался в 1926—1939 гг., причем быстрее всего увеличивалось население самых отдаленных и климатически неблагоприятных регионов; так, в Магаданской области оно возросло в 21 раз. В 1939—1959 гг. выделяется Сахалинская область (рост в 6,5 раз); в 1959—1970 гг. — Ханты-Мансийский и Чукотский АО (2,2 раза). В последующие два десятилетия, в связи с разработкой тюменских нефтегазовых месторождений, произошло дальнейшее увеличение численности населения Ханты-Мансийского (почти в 5 раз) и Ямало-Ненецкого (в 6 раз) АО.

Одной из устойчивых тенденций развития как России в целом, так и ее восточных регионов был постоянный рост городского населения за счет сельского. Если в целом по России доля городского населения в период 1917—1990 гг. выросла с 17 до 74 %, то в восточных регионах — с 14 до 73,5 %. Наиболее высокие показатели в 1990 г. продемонстрировал Дальневосточный регион — 76,3 %.

Одно из характерных проявлений урбанизации — изменение структуры городских поселений. Крупные города на протяжении всего советского периода опережали по темпам роста численности населения города малые и средние. Особенно высокие темпы роста демонстрировали города с числом жителей 250—500 тыс. чел. Эта общая тенденция городского расселения в РСФСР действовала на ее территории дифференцированно; показательны в

деятель науки РФ, лауреат Государственной премии СССР Г.М. Лаппа.
Основные направления его исследований — проблемы урбанизации и расселения городских агломераций и городов разных типов и категорий.

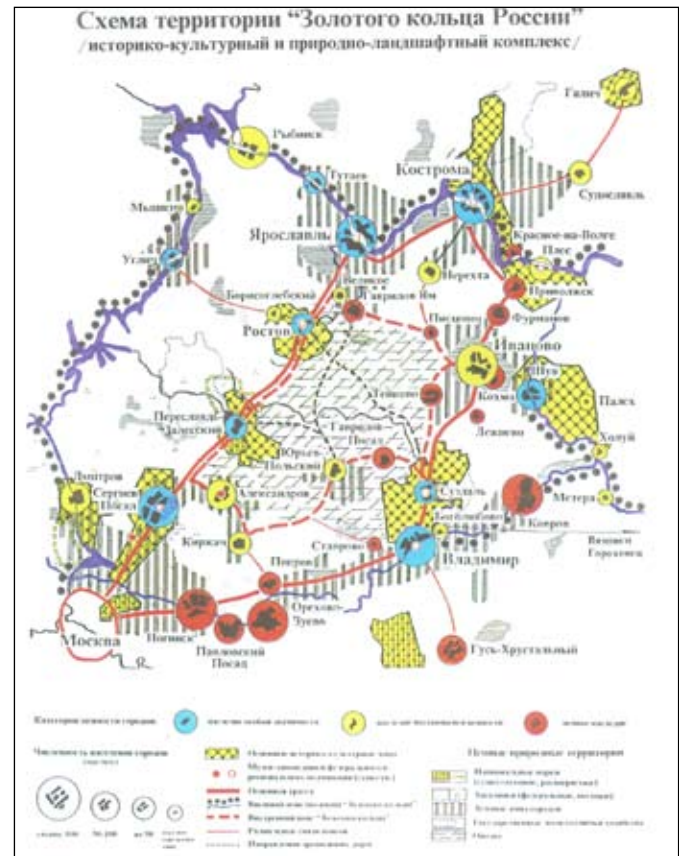
Георгий Михайлович — активный разработчик концепции «Опорного каркаса расселения», послужившей одной из фундаментальных основ Генсхемы расселения России

Схема территории «Золотого кольца России» (историко-культурный и природно-ландшафтный комплекс).
Проект ЗАО «ИНРЕКОН», положенный в основу развития туризма пяти центральных областей России

Председатель совета директоров ЗАО «Научный и проектный институт реконструкции исторических городов ИНРЕКОН», генеральный директор института (1983—2005) В.И. Лепский

этом отношении данные за 1970 г.

Европейским экономическим районам и Уралу была свойственна сравнительно развитая сеть городских поселений (высокий уровень насыщенности ими территорий и «зрелая» их структура, т.е. представленность поселений всех рангов). В восточных же районах она находилась в менее развитой фазе, для которой характерны «выпадение» отдельных звеньев системы городских поселений и диспропорциональность их размещения, отражающие крайне неравномерное хозяйственное освоение территорий и более высокую долю городских поселений, сопряженных с добычей природных ресурсов. В связи с этим доля малых и средних городов и (особенно) поселков городского типа здесь держалась на уровне, существенно более высоком, нежели среднероссийский. Так, в 1970 г. из 1 869 поселков городского



типа в Российской Федерации 577 (или 31 %) приходилось на долю восточных регионов (данное соотношение сохраняется и в настоящее время). К тому же в этих регионах более высокой была также доля сельских поселений, развитие которых определялось несельскохозяйственными видами деятельности, прежде всего — лесозаготовками и деревообработкой.

О степени «зрелости» городского расселения в РСФСР свидетельствует, наконец, размер территории, приходившейся на один город. Если в 1970 г. в европейской части России на него приходилось 2,1 тыс. (Центральный район) — 14,8 тыс. км² (Северо-Западный район), то соответствующий показатель Западной Сибири — 39 тыс., а Дальнего Востока — свыше 100 тыс. км².

В советский период городское расселение в восточных районах России претерпело, конечно, качественные изменения. И все же его главными ориентирами оставались Транссибирская магистраль и южная полоса Сибири. При этом в центрах административных единиц и зонах их непосредственного влияния, т.е. на площади, занимающей чуть более 1 % территории сибирско-дальневосточного ареала, сосредоточивались 70 % населения.

Социально-экономический кризис постсоветского десятилетия повлиял почти на все общественные процессы в сибирско-дальневосточном макрорегионе, в том числе, разумеется, на демографические, включая городское расселение. Если численность населения России в 1990—2000-х гг. сократилась на 1,4 %, то в восточных районах — на 3,4, причем на Дальнем Востоке — на 10,6 %; в пределах самого Дальневосточного района наибольшие потери населения понесли Чукотский АО — 53,9 %, Магаданская — 39,2, Камчатская — 18,5 и Сахалинская — 16,1 % области. Во многих других субъектах РФ рассматриваемого макрорегиона эти потери тоже оказались ощутимыми, например, в Кемеровской области — 3,7 %, в Красноярском крае — 3,5 (причем в Таймырском и Эвенкийском АО — соответственно 21,8 и 28 %), а также в Читинской области — 4,9 %. Доля Сибирского и Дальневосточного федеральных округов в общей численности россиян снизилась с 19,7 % в 1990 г. до 18,6 % в 2000 г. и до 18,3 % на начало 2010 г.

Находясь в составе СССР, Российская Федерация отличалась стабильным ростом городского населения, но с начала 1990-х годов ситуация изменилась не только количественно, но и качественно. Эти тенденции динамики городского расселения характерны также для Сибири и Дальнего Востока. В сравнении со среднероссийскими показателями в Восточно-Сибирском и особенно в Дальневосточном районах гипертрофированно высока доля населения, проживающего в малых и средних городах; сегодня, как и 30 лет назад, не созрели условия для формирования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке городов-миллионников.

Сохраняется слишком высокая доля населения, проживающего в поселках городского типа. В 2010 г. в восточных районах их насчитывалось 396 из 1 295 имевшихся в России в целом. В поселках в 2010 г. здесь проживало около 2,2 млн чел., или 8,3 % населения, тогда как в европейской части (вместе с Уралом) — 5 %. Все эти и другие деформации (включая ненормально значительное число сельских поселений, функционирующих преимущественно при лесозаготовительных предприятиях) прежде всего отражение особенностей структуры хозяйства Сибири и Дальнего Востока, где господствует разработка минеральных и других природных ресурсов. Не случайно в общероссийском перечне 330 городов и населенных пунктов с моноэкономической структурой и высоким уровнем безработицы (1999 г.) более половины приходилось на рассматриваемый макрорегион.

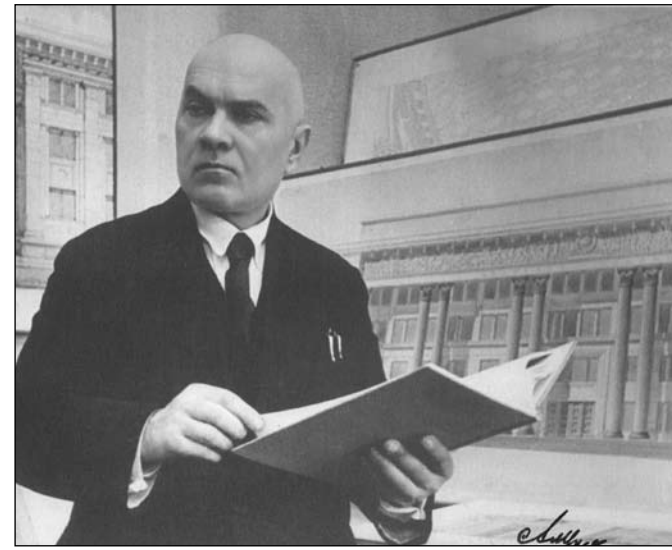
В последние годы происходит форсированная, ускоренная и явно не продуманная ликвидация поселков городского типа и других небольших поселений — прежде всего в северной зоне Сибири и Дальнего Востока. Этот «форсаж» весьма тревожен, ибо в ходе кампании по сокращению «избыточного» населения Севера возможно и даже неизбежно уничтожение хорошо обустроенных поселков, значительная часть которых может быть приспособлена для выполнения важных народнохозяйственных функций, в том числе стратегической значимости. Нелишне вспомнить и о том, что строительство этих поселков потребовало огромных ресурсов (а нередко достигалось и ценой человеческих жизней), что удельные затраты на их возведение были многократно (в ряде случаев — на порядок) выше, чем «на материке». Вот почему представляется безотлагательной прежде всего тщательная инвентаризация всех населенных мест и определение степени их «перспективности» — неперспективности».

Большие города и городские агломерации

Выделим, прежде всего, большие города — центры субъектов РФ.¹⁰ После образования пяти новых («укрупненных») субъектов РФ в России осталось 84 региональных административных центра, вкуче с 15 наиболее крупными городами они составляют уникальный агрегат городских поселений, который качественно и количественно выделяется из общей массы населенных пунктов страны, вбирая в себя значительную часть всего демографического, социального и экономического потенциала регионов. Большие города — центры субъектов Федерации были удачно названы «ре-

¹⁰ Объективную картину этой категории городов дает В.Н. Лексин в монографии «Федеративная Россия и ее региональная политика». Москва, Инфра-М, 2008 г. Приводим их краткую характеристику в трактовке в.Н. Лексина.

гиональными столицами» (В.Н. Лексин). В подавляющем большинстве случаев «региональные столицы» стали самыми крупными по численности населения городами в своем регионе. Во многих субъектах РФ их доля в населении региона составляет половину и более: например, в Новосибирской области «столица» поглощает 53 % областного населения, в Камчатской — 55 %, в Томской —



**АКАДЕМИК
АРХИТЕКТУРЫ
А.В. ЩЕГОВЕВ
В МАСТЕРСКОЙ
НА ФОНЕ
СВОИХ ПРОЕКТОВ.
1930-е ГОДЫ**



**МАСТЕРСКАЯ
АКАДЕМИКА
АРХИТЕКТУРЫ
И.В. ЖОЛТОВСКОГО.
1950-е ГОДЫ**

**ГЛАВНЫЙ АРХИТЕКТОР
МОСКВЫ,
АКАДЕМИК
АРХИТЕКТУРЫ
Д.Н. ЧУЧЛИН
НА ФОНЕ
ПРОЕКТА ЗДАНИЯ
ПРАВИТЕЛЬСТВА
РСФСР
(«БЕЛЫЙ ДОМ»)
1960-е ГОДЫ**



47 %, в Калининградской — 45 %, в Республике Удмуртия — 40 % и т.д. Сосредоточивая в целом около трети населения страны, «региональные столицы» и указанные крупнейшие города формируют 40—70 % валового регионального продукта, т.е. макроэкономическая отдача, приходящаяся на одного работающего в «столицах» и этих городах, в среднем на 80 % выше, чем на остальной территории соответствующих регионов. Характерно и то, что

рост экономических показателей в «региональных столицах» в 2001—2007 гг. почти на 1/3 опережал рост (если он наблюдался) на остальной территории регионов. На территории «региональных столиц», за исключением Вологодской и Кемеровской областей, Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов, где эти «столицы» существенно уступают по численности населения другим городам, формируется подавляющая часть доходов региональных бюджетов: в Екатеринбурге — до 50 %, в Перми — около 60 %, в Челябинске — около 70 % и т.д. При этом каждая вторая «региональная столица» имеет среднедушевую бюджетную обеспеченность ниже, чем остальная территория региона, и в 50 из них городские бюджеты из-за принятого порядка распределения налоговых доходов являются дотационными. В «региональных столицах» оседает от 40 до 80 % всех инвестиций, размещаемых в регионе (например, в 2004 г. объем инвестиций в объекты Ярославля превысил 75 % всех инвестиций, размещенных в области), и эта доля инвестиций почти во всех регионах ежегодно увеличивается на несколько процентов. В «региональных столицах» уровень фактической безработицы на 30—40 % ниже, чем на остальной территории регионов, а в последние годы число вакансий в каждой второй «столице» вдвое превышает число ищущих работу. Это в большой степени связано с несоответствием квалификационных предпочтений «столичных» жителей и предлагаемой малопrestижной работы, но факт остается фактом: в большинстве «региональных столиц» существует дефицит рабочей силы, который покрывается (не полностью) только за счет миграции. «Региональные столицы» производят в расчете на 1 000 жителей в среднем на 32 % больше стоимостных объемов платных услуг, розничной торговли и гражданского строительства. «Столицы» остаются главными центрами науки и высшего образования: там трудится более 80 % научных работников страны и получает очное высшее образование около 90 % всех студентов России. В этих городах сосредоточено 82 % театров и 60 % современных кинотеатров; в 2007 г. там было продано более 70 % всей книжной продукции, реализуемой в стране, выписывалось и распространялось более 75 % тиража всех периодических изданий России. Религиозная активность населения новой России, как правило, сосредоточена в городах (исключение составляют сельские территории компактного проживания мусульман), наиболее представлена в тех же «региональных столицах»: здесь выше доля горожан, посещающих православные храмы, именно в этих городах воссоздаются крупные центры всех конфессий.

Значительная часть «региональных столиц» стала центрами (ядрами) формирования крупных городских агломераций. Агломерация — скопление населенных пунктов, главным образом городов, объединенных в единое целое интенсивными хозяйственными, трудовыми и культурно-бытовыми связями. Среди различных критериев выделения агломераций приоритет, пожалуй, принадлежит уровню интенсивности связей, которые одновременно выступают определяющим фактором вычленения ареала (территории, занятой агломерацией) и ее границ. Это особенно актуально в современных условиях, когда налицо попытки волевого, административного «назначения» агломераций и «включения» в их состав тех или иных городов и других муниципальных образований, отстоящих от центрального города на десятки, а иногда и на сотни километров, при отсутствии, например, интенсивных и массовых трудовых и культурно-бытовых связей населения.

Агломерация является одной из важных форм территориальной организации производительных сил страны и расселения ее жителей. Согласно неоднократным исследованиям, в России имеется более 30 крупных городских агломераций (с центральным городом от 500 и более тыс. жителей), в которых сосредоточено более трети всего населения страны и более половины ее научно-кадрового потенциала. Среди крупных городских агломераций — Московская, Санкт-Петербургская, Самарско-Тольяттинская, Нижегородская, Екатеринбургская, Новосибирская, Ростовская, Челябинская, Новокузнецкая, Сочинская.

Сложившаяся городская агломерация (ГА) обладает крупным промышленным и демографическим потенциалом. Ее хозяйственный комплекс представляет собой сложную многоотраслевую систему, состоящую из множества предприятий различного размера и профиля, как определяющих его специализацию в территориальном разделении труда, так и обслуживающих основные сферы деятельности. В условиях перехода экономики на рыночные отношения территориальный производственный комплекс ГА обладает наибольшей устойчивостью и способностью адаптации к новым условиям в силу его диверсифицированности и возможности перераспределения функций и различных ресурсов

между различными элементами агломерации. Как правило, ГА обладает также развитой научно-производственной базой, обеспеченной высококвалифицированными кадрами. Концентрация на компактной и инфраструктурно обеспеченной территории разнопрофильных и разномасштабных объектов является основой для активной межхозяйственной и межотраслевой кооперации, позволяющей максимально реализовать агломерационный эффект. Следует отметить, что в настоящее время сняты многие преграды для такого взаимодействия, прежде всего ведомственные, внеэкономического характера и т.п. Город — ядро агломерации — может выполнять организационную регулируемую роль, а также выступать как центр формирования новых рыночных структур, обслуживающих близлежащие территории, распространения инноваций и подготовки кадров.

Как правило, ГА имеет развитый строительный комплекс, обслуживающий как производственную, так и жилищно-гражданскую сферы. Наличие значительных строительных мощностей и подготовленных кадров также является благоприятным фактором развития традиционных и создания новых функций в поселениях агломерации. Развитая социальная инфраструктура, наличие большого количества разнопрофильных учреждений по профессиональной подготовке и переподготовке кадров различного уровня позволяют целенаправленно формировать необходимые для развития традиционных и новых сфер деятельности трудовые ресурсы. Территориальная близость поселений в ГА, их благоприятная транспортная взаимодоступность являются важными условиями формирования в ее границах единого рынка труда. Параллельно с ним развивается и рынок жилья, чему в значительной мере способствует и снятие паспортных ограничений. В связи с этим имеется возможность перераспределения населения между элементами ГА, снижаются показатели безработицы в отдельных ее поселениях, и таким образом в значительной степени уменьшается острота социально-экономического кризиса.

Таким образом, концентрация на относительно компактной и инфраструктурно обеспеченной территории разнопрофильных и разномасштабных объектов является основой для активного взаимодействия и кооперации, позволяющих максимально реализовать агломерационный эффект. В условиях перехода к инновационному типу экономического развития страны мощный научно-производственный, кадровый потенциал и наличие преобладающей части вузов страны, выгодное экономико-географическое положение выдвигает агломерации в качестве одной из наиболее эффективных форм территориальной организации производительных сил и расселения.

Одним из принципиальных вопросов является определение места агломераций на перспективный период в системе расселения и территориальной организации хозяйства страны и обоснование основных направлений совершенствования их развития, а также механизмов регулирования этих процессов. В последнее время на рассмотрение были представлены последовательно несколько вариантов Концепции Стратегии социально-экономического развития регионов Российской Федерации, а также Концепция совершенствования региональной политики в РФ. Рассмотрение концепций показывает, что их основная идея заключается в переходе от политики выравнивания социально-экономического развития регионов к поляризованному (или «сфокусированному») развитию с выделением и поддержкой ограниченной сети «опорных районов» — «зон опережающего экономического развития», представленных, прежде всего крупными городскими агломерациями — «полусами роста».

Следует, безусловно, поддержать необходимость приоритетной поддержки регионов и городов, которые позволяют обеспечить переход страны на инновационный путь развития экономики, повышения ее конкурентоспособности не только в качестве «поставщика» на мировой рынок нефти и газа, а продукции, созданной за счет интеллектуального богатства России. Но при одном условии — превращении остальной, преобладающей части страны, и так слабо заселенной, в экономическую пустыню!

Однако выбор городских агломераций в качестве единственной формы реализации инновационной деятельности далеко не в полной мере подтверждается сложившейся практикой. Можно было бы ожидать, что такой город как Москва, располагающей практически всем набором объектов и кадрами для развития инновационной сферы, будет лидером в развитии передовых сфер деятельности. Однако данные о динамике объемов отгруженной инновационной продукции по Москве в сравнении с Российской Федерацией, Санкт-Петербургом и Московской областью за 2000 и 2005 гг. говорят о другом: по России этот показатель составлял

соответственно 4,4 % и 5 %; по Санкт-Петербургу — 4,3 % и 3,1 %; по Московской области — 15,3 % и 7,4 %, а по Москве — 5,0 и 4,1 %. Важно также объективно отнестись к доводу о положительном влиянии крупных агломераций на социально-экономическое развитие соседних районов. Неоднократно высказываемый тезис, что развитие крупнейших агломераций приведет к значитель-



ному оживлению экономики и социального развития соседних регионов представляется не очень убедительным. Об этом красноречиво свидетельствует длительная практика воздействия двух столиц — Москвы и Санкт-Петербурга (Ленинграда) совместно с их областями, на социально-экономическое развитие тяготеющих к ним субъектов РФ.

Проследим динамику движения населения в таких регионах

**Главный архитектор
Гипрогора
в 1960-е годы
Александр Иванович
Кузнецов**



на протяжении достаточно длительного межпереписного периода с 1959 г. по 2002 г. Из субъектов РФ, тяготеющих к столицам и их областям, в десяти произошло сокращение численности населения по сравнению с 1959 г., а в трех был небольшой прирост населения, однако существенно ниже среднероссийского уровня. В то же время численность населения Москвы и области, а также Санкт-Петербурга с областью по сравнению с уровнем 1959 г. выросла соответственно на 55,3 % и 38,6 %.

Данные подтверждают, что столицы действовали как активный магнит, притягивая население (прежде всего его наиболее активную, дееспособную часть) с расположенных между ними или в зоне их тяготения территорий, и редкие исключения лишь свидетельствуют о наличии правила. Налицо достаточно устойчивая тенденция, не позволяющая столь оптимистично говорить о возможном благоприятном влиянии крупнейших центров на развитие сопредельных территорий.

Размышления о Москве и столичном регионе

Москва на фоне многих столиц зарубежных государств выделяется существенными особенностями: это не только крупнейший город страны, но

привлекая для своего развития значительные инвестиционные ресурсы.

Почти два десятилетия жизни в новых политических и экономических условиях во многом изменили привычные представления о Москве, породили новые тенденции и проблемы в развитии столицы и Московской области. Особого внимания заслуживают демографическая и социальная ситуация, особенности экономической базы, экологическая обстановка, проблемы взаимодействия и взаимодействия Москвы и Московской области. Эти позиции теснейшим образом связаны между собой, обуславливая причинно-следственные факторы развития столичного региона.

Среди демографических проблем наиболее сложными являются:

— чрезмерно высокая численность населения Москвы, которая пришла в противоречие с территориальными ресурсами города и пригородной зоны, возможностями организации отдыха и транспортно-инфраструктурного обслуживания;

— неблагоприятные тенденции собственно демографического развития: несмотря на улучшение демографических показателей, в последние годы все еще сохраняется превышение числа умерших над родившимися. По прогнозам специалистов, тенденция убыли коренного населения Москвы в ближайшем будущем сохранится. Ухудшается возрастная структура населения — растет доля



**Макет
Свердловска
(ныне
Екатеринбурга)
1970-е годы**

**Руководитель
архитектурно-
планировочной
мастерской
(АПМ) № 6
А.И. Мелик-Пашаев
и директор
Гипрогора
в 1980-е годы
В.П. Постнов
у экспозиции.
1981 г.**



и важнейший политический, культурный и научный центр, с мощной и разнообразной промышленностью. Особое место долгие годы принадлежало Москве как лидеру — генератору инноваций, распространяемых впоследствии в других районах страны. В Москве к концу 1980-х годов была сосредоточена четверть научных сотрудников и более 30 % всех докторов наук страны.

Москва вместе с Московской областью образуют по многим позициям социально-демографического, хозяйственного и эколого-инфраструктурного развития единый территориальный комплекс. Здесь сформировалась крупнейшая в стране агломерация, которая вносит существенный вклад в экономику России,

лиц пенсионных возрастов;

— недостаточное регулирование миграционных процессов.

Актуальность и социальную остроту приобрела проблема резкой дифференциации уровня жизни населения Москвы. По данным Росстата, за 2008 г. соотношение денежных доходов 20 % самых состоятельных москвичей к 20 % жителей с наименьшими доходами — 34,5 : 1. В среднем по России такое соотношение составляло 16,9 : 1. Для сравнения: во многих европейских странах соотношение не превышает 7—8 : 1. Не стоит преуменьшать социальные риски, вызванные ростом различий в уровне жизни, а также их влияние на возможность обеспечения устойчивого

**Директор Гипрогора
Ю.А. Букреев
и главный
архитектор
института
Я.А. Аир-Бабамян
обсуждают проект
застройки
города-памятника
Шышенское
в Красноярском
крае.
(Село Шышенское
было местом
ссылки
В.И. Ленина.
В 1960-х годах
было принято
решение
о создании там
мемориального
центра).
1969 г.**

**Ленгипрогор
(ныне институт
Урбанистики).
Руководитель
архитектурно-
планировочной
мастерской №1
(1965—1978)
и главный
архитектор
института
(1978—1979)
Л.К. Вертоусов
(слева) и главный
архитектор
института
(1979—1987)
И.В. Тярчшкин**

**На открытии
первой очереди
Академии
общественных
наук при ЦК КПСС
(ныне Академия
управления при
Президенте РФ).
Слева-направо:
проректор Академии
Д.Г. Квок,
скульптор
Н.А. Щербаков,
авторы проекта
Академии главный
архитектор
города Москвы
М.В. Пасохин,
ректор Академии
М.Т. Иовчак,
архитекторы
Г.Н. Ежова
и О.Н. Спиридович.
1984 г.**

**Руководитель
архитектурной
мастерской №6
Ленгипрогора
(1974—1980)
Е.Г. Ставинский**

развития города. Проведенные исследования в ряде стран обнаружили существенное влияние уровня расслоения по доходам на смертность взрослого населения, особенно мужчин в возрасте 45—54 лет и женщин в возрасте 35—44 лет. Можно предположить, что в условиях высокоурбанизированных территорий, таких как Москва и ее пригородная зона с их повышенным уровнем психоэмоциональных перегрузок, аналогичные средние показатели будут заметно превышены. Не менее существенно влияет неравенство на усиление преступности, способствуя возникновению социальной напряженности. Менее обеспеченные люди чувствуют себя ущемленными по сравнению с богатыми, и это заставляет их искать компенсацию и удовлетворение всеми возможными способами, включая совершение преступлений как против бедных, так и против богатых.¹¹

Особого внимания заслуживает состояние экономической базы, которая оказывает решающее влияние практически на все основные сферы жизни города.

В последние полтора десятилетия в Москве и в области (в меньшей степени) произошла существенная деформация отраслевой структуры хозяйства и, соответственно, занятости населения. В отличие от дореформенного периода, когда промышленность, а затем наука и научное обслуживание занимали лидирующие позиции, к настоящему времени первенство стало принадлежать



другим секторам экономики: оптовой и розничной торговле, общественному питанию.

При анализе занятости в промышленности заметно существенное изменение положения ее различных отраслей. Например, если в прошлый период в Москве лидирующее положение занимало машиностроение и металлообработка (3/5 всех занятых в промышленности), то в последние годы на первое место вышла пищевая промышленность (почти 1/3 занятых), обойдя при этом не только машиностроение, но и легкую промышленность. К началу 1990-х годов в Москве было сосредоточено более трети

¹¹ О.Г. Кислицина. «Неравенство доходов и здоровье в современной России» — автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук. М. 2006 г., стр. 25.

оборонного потенциала страны, 460 предприятий, КБ, институтов. В общей сложности в этой сфере трудилось более 1,5 млн чел. К 1998 г. осталось 280 тыс. В социальном плане важно, что потребность в кадрах с относительно невысокой квалификацией не снижается, а предлагаемые рабочие места в различных сферах хозяйства либо не пользуются спросом у жителей столицы, либо они не выдерживают конкуренции привлекаемых мигрантов, чей труд оплачивается нередко ниже по сравнению с коренными москвичами. Тенденции изменения структуры экономики заметно сказываются на характере не только миграционных процессов, но и трансформации национально-этнического состава жителей столицы и области.

В последние годы ситуация в экономической базе Москвы стала постепенно меняться в лучшую сторону. Однако до качественных сдвигов еще далеко, о чем свидетельствует анализ «Комплексной программы промышленной деятельности в г. Москве на 2007—2009 гг.» (утверждена Правительством Москвы 05.12.2006 г.) и «Концепции инновационной политики города Москвы» (одобрена Правительством Москвы 05.09.2006 г.).

В Комплексной программе в качестве позитивных характеристик отмечается повышение статуса работников промышленности, роль этого сектора экономики в повышении занятости населения, темпов роста производства, налоговых поступлений в городской



бюджет. Вместе с тем, ситуация в промышленности, судя по материалам программы и статистической отчетности, в значительной мере сохраняет тенденции предшествующего периода, что связано с рядом негативных явлений, которые не могут быть преодолены в короткий период времени. Среди них выделим высокий уровень износа основных промышленно-производственных фондов, низкие коэффициенты их обновления и выбытия (в соответствии с данными, приводимыми за 2004 г., они соответственно составили: 56,2 %; 6,4 %; 1,5 %). Одна из острых проблем столичной промышленности — положение с кадрами. Растет дефицит рабочих и инженерных кадров, усиливается несоответствие потребностей перехода на высокотехнологический уровень производства в квалификационной и возрастной структуре работников. Так, доля

II съезд Союза архитекторов РСФСР.
Первый ряд слева направо:
Члены правления Я.Б. Белопольский и Р.Н. Адониня;
заместитель председателя Союза архитекторов РСФСР Ю.А. Сдобнов;
первый заместитель председателя правления Б.С. Нелюбин;
председатель правления Союза архитекторов РСФСР А.Г. Рочегов;
первый секретарь Союза архитекторов РСФСР А.Т. Полянский;
председатель Московского отделения Союза архитекторов РСФСР, член правления И.Г. Бирюков;
председатель Ленинградского отделения Союза архитекторов РСФСР Г.Н. Булдаков;
крайний справа — Е.Н. Стамб.
Второй ряд:
крайний слева — президент Академии художеств СССР Б.С. Угаров;
через кресло от него — секретарь МГК КПСС И.Д. Писарев;
далее
управляющий Финотдела Мосгорисполкома Ю.В. Коростылев.
Третий ряд:
сидят вдвоем — Председатель Совета министров РСФСР В.И. Воротников (слева)
и первый секретарь МГК КПСС Л.Н. Зайков;
третий через проход — заведующий Отделом строительства ЦК КПСС И.Н. Дмитриев
и его первый заместитель В.Ф. Исаев;

работников старше 50 лет составляет 40—50 % от общей численности занятых в промышленности, а приток молодежи в промышленную сферу не подкрепляется системой мер по активному восстановлению на новой основе профессионального образования, а также мерами, способными изменить предпочтения молодежи в выборе сфер занятости. Важно отметить и низкую востребованность результатов прикладной науки в сфере производства, что касается общей проблематики перехода на инновационный путь развития страны.

По оценке, приведенной в «Концепции инновационной политики...», в Москве сосредоточено около 60 % научно-технического потенциала страны (1 200 научных учреждений, в которых трудится почти третья часть научных работников страны, в том числе более половины докторов наук и 44 % кандидатов наук России). Однако в настоящее время «научно-технический потенциал Москвы очень мало задействован на инновационное развитие... московская товарная продукция, которую можно условно отнести



к инновационной, составляет по отношению к общему объему продукции города не более 5 %». Важно, что в современных экономических условиях инновационная сфера деятельности не может составить конкуренции производству продукции с высоким уровнем прибыли и соответствующими налоговыми поступлениями в бюджеты разных уровней, в том числе и Москвы.

Несмотря на сокращение доли занятых в сфере образования, Москва продолжает лидировать по числу вузов (24,3 % от общероссийских показателей) и численности студентов (17,5 %), при этом с 1990/91 гг. по 2008/9 гг. численность студентов московских вузов увеличилась в 2,5 раза.

Наиболее высока роль Москвы в банковском секторе страны. В столице зарегистрировано около половины действующих кредитных организаций, которые сосредоточили свыше 4/5 банковских активов. Столь высокая и постоянно возрастающая доля банковского капитала в Москве, в известной степени, объясняет и трудности экономического развития значительной части субъектов Российской Федерации. В сочетании с концентрацией «штабов» крупнейших монополий, это обстоятельство влияет на столь высокие разрывы в показателях социально-экономического развития территорий, что, в конечном счете, является одной из причин трудно решаемых проблем в стране.

Огромное влияние на развитие столицы оказывает инвестици-

онно-строительный комплекс Москвы.

Москва на фоне большинства региональных центров страны выделяется масштабами и высокими темпами строительства жилого фонда, объектов социально-культурного назначения, транспортной и инженерной инфраструктуры, значительно выросла доля занятых в строительстве при общем по стране ее сокращении. Но доминирование рыночных интересов в этой сфере вызвало и заметные негативные последствия. Прежде всего, жилье из средства обеспечения необходимых потребностей человека превратилось, в большой степени, в рыночный инструмент. Это привело к небывалой динамике роста цен на жилье, что особенно остро проявилось в середине 2000-х годов.

Недоступность жилья лицам с невысоким уровнем доходов заставляет их покидать Москву, искусственно расширяя масштабы субурбанизации, что не вписывается в расхожее представление о ее мотивах, среди которых якобы главный — желание граждан жить в единстве с природой.

Московскими органами власти много лет назад был принят и законодательно закреплён весьма прогрессивный принцип комплексной застройки новых и подлежащих реконструкции территорий. Однако в последние годы, учитывая ограниченность свободных территорий под новое строительство, все большую силу набирал иной подход, так называемая «точечная застройка». В сложившуюся застройку буквально «втискивается» новый дом вопреки интересам проживающего населения, а часто и с нарушением существующих норм и правил. Это не сопровождается параллельным развитием социально-культурных объектов, возрастает нагрузка на объекты инженерной инфраструктуры, многие из которых не способны выдержать дополнительные нагрузки. К такому негативному воздействию на планировочную организацию города строительные и другие связанные компании и учреждения подталкивал высокий уровень доходов от их деятельности. Ныне городскими органами власти приняты решения, которые должны кардинально изменить эту порочную практику.

По показателям напряженности в экологической ситуации Москва существенно проигрывает ряду мировых столиц. Плохо с экологией и в ряде районов и городов Московской области. Помимо традиционно неблагоприятных районов к югу и юго-востоку от столицы, ситуация ухудшается и в западных районах, в том числе в связи массовым размещением там коттеджной и других видов

крайний справа — председатель Госстроя РСФСР Д.П. Басиллов.
Верхний ряд:
справа от прохода — первый заместитель председателя Госстроя РСФСР И.Н. Паномарев.
Москва, 1987 г.

Слева направо:
главный архитектор Москвы (1982—1987) Г.В. Макаревич,
будущий председатель Комитета Мосгордумы и Правительства Москвы Л.Н. Лаврѐнов,
главный архитектор Москвы (1980—1982) М.В. Посохин
и архитектор Б.И. Тхор (в будущем — автор проекта «Москва-Сити»), 1988 г.

Премьер-министр Великобритании Маргарет Тетчер (в центре) на презентации Советско-Британского делового центра (архитектор М. Мандрыгин).
Справа от М.Тетчер — главный архитектор Москвы Л.В. Вавакин. 1987 г.

Первый космонавт планеты Ю.А. Гагарин и архитектор Е.И. Киреев перед закладкой первого камня в основание будущего музея Истории космонавтики им. К.Э. Циолковского в Калуге. 1961 г.

застройки. Основным источником загрязнения атмосферного воздуха в Московском регионе стал автомобильный транспорт. Ежегодно объем валовых выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта в Москве составляет около 1 млн т, а в Московской области — около 2 млн т, что в семь раз превышает выбросы загрязняющих веществ от всех предприятий региона (2007 г.). По всей области разбросано около 300 полигонов и стихийных свалок мусора — «собственного» и вывозимого из Москвы. На территории области 10 неблагоприятных в радиационном отношении районов.

Существенно, и не в лучшую сторону, изменилась структура землепользования. К 2000 г. 60 % сельхозугодий передано в частную собственность физических и юридических лиц. Нередко занятие земель происходило с явным нарушением законодательства. По данным Министерства природных ресурсов России, в Подмосковье незаконно захвачено 1 395,7 га заповедных лесов, 1 800 домов построено в водоохранной зоне. Активная хозяйственная



деятельность на особо охраняемых природных территориях, в зонах санитарной охраны источников питьевого водоснабжения (Истринское, Можайское, Клязьменское водохранилища) и на территориях округов горно-санитарной охраны лечебных источников приводит к деградации и истощению природных ресурсов. Подмосковье превращается в территорию повышенной экологической напряженности. Если сложившиеся тенденции сохранятся, рекреационное и расселенческое значение области сильно снизится.

В 1935 г. Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) был образован лесопарковый защитный пояс (ЛПЗП). Его территория последовательно передавалась в административно-хозяйственное управление органам власти Москвы либо Московской области, либо находилась в совместном их ведении. ЛПЗП получал и особый статус, что может быть приравнено к инструментарию административно-территориального деления. Однако в последующие годы Москва неоднократно расширяла свои границы за счет ЛПЗП, что противоречило его роли как «средства физического ограничения роста столицы» и его главной функции — сохранения благоприятной экологической ситуации.

Специалисты еще в прошлые годы указывали, что площадь зеленого пояса Москвы была изначально недостаточна для такого города (соотношение по площадям Москвы и зеленого пояса составляло 1:1,6; для сравнения: у Минска 1:11; Токио 1:4; Нью-

Йорка 1:15), а в последние годы идет еще и интенсивная застройка этой зоны. Многие районы ЛПЗП характеризуются ныне достаточно напряженной экологической ситуацией.

Не только в силу роста напряженности экологической ситуации стала остро актуальной необходимость взаимоувязанного использования земельных, водных и других природных ресурсов столичного региона. Жесткая их ограниченность требует рационального подхода в градостроительстве, расселении, размещении производства, логистике, а в этих сферах Москва и область имеют исторически сложившиеся глубокие связи и все более сближаются.

Проблемы взаимозависимости и взаимодействия Москвы и Московской области, составляющих единый социально-экономический и инфраструктурно-градостроительный комплекс, нельзя решать и решить автономно друг от друга. Яркий доказательный пример тому дает ситуация в транспортном комплексе Московского региона.



В настоящее время Московский транспортный узел во многом выполняет транзитные функции для грузов и пассажиров, следующих в другие регионы России или зарубежные страны.

По территории региона проходят международные транспортные коридоры, концентрирующие мощные транспортные потоки. В Москве и Московской области расположены 8 таможен, осуществляющих оформление 60 % экспортно-импортных грузов страны. На конец первого десятилетия XXI в. ими было оформлено 18,7 млн т товаров, из которых 10 млн т — таможенными Москвы. Более 60 % обработанных грузов перевозится на автомобильном транспорте — 11,6 млн т, для чего используется около 2 млн большегрузных автомобилей в год или 5 тыс. автомобилей в сутки. Прохождение основных транспортных коридоров и размещение таможенных служб способствовали формированию на базе Московского транспортного узла национального торгового-распределительного центра, в котором сосредоточено около 70 % от общего объема складских площадей Российской Федерации. Объем рынка складских помещений Московского региона в этот период оценивался в 8,4 млн м², из них современных складских комплексов — около 40 %. На территории Московской области строятся новые крупные логистические центры, постепенно вдоль всех основных автомагистралей формируется плотный пояс складских объектов.

Прогнозируя дальнейшее развитие терминально-складских комплексов в столичном регионе, приходится думать прежде всего о развитии дорожной сети, и без того уже критически перегруженной. Около 80 % магистральных дорог по протяженности и транспортных узлов Москвы, особенно в центральной части, полностью исчерпали пропускную способность. Нехватка сети магистральных улиц в пределах городской черты составляет порядка 350—400 км. В рабочие дни на дорогах Москвы насчитывается в среднем около 650 пробок, в которых стоят сотни тысяч автомобилей. По динамике роста уровня автомобилизации Московская область не уступает Москве. Наибольшая интенсивность движения автомобилей отмечается на федеральных автодорогах, входящих в состав международных транспортных коридоров. К концу десятилетия около 1,1 тыс. км автодорог федерального значения или 47 % от их общей протяженности на территории Московского региона работало в режиме перегрузки; 1,8 тыс. км или 73 % от их

В ЦНИИП градостроительства на юбилейе президента Гильдии градостроителей М.Я. Вильнера. Справа налево: директор института в 1990-е годы Ю.Н. Максимов,



М.Я. Вильнер, заместитель главного архитектора Краснодарского края А.Е. Сазонков. 2003 г.

Директор Государственного центрального научно-исследовательского и проектного института по градостроительству (ЦНИИП градостроительства) РААСН В.П. Коротаев у карты строительства объектов олимпиады в Сочи. 2010 г.

Академик РААСН Ю.П. Плятов на обсуждении генерального

общей протяженности не соответствовали нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям. В режиме перегрузки работают не только автомобильные, но и железные дороги в Московском транспортном узле.

Перечисленные факты свидетельствуют об исчерпании пропускной способности транспортной системы Московского региона. И эта ситуация может еще более обостриться. В докладе констатируется, что в настоящее время Москва во многом использовала свои градостроительные ресурсы, поэтому на перспективу основные объемы жилищного строительства планируются на тер-

и общественные организации.

Особую актуальность обеспечение скоординированных действий приобретает в агломерациях, территории которых находятся в ведении различных субъектов РФ или разных административно-территориальных единиц. В этом отношении ситуация в Московской агломерации, являющейся основой столичного региона, должна быть в центре внимания. Следует отметить, что в последнее время предпринимаются активные усилия по совместному решению проблем столичного региона. Об этом свидетельствует плодотворная встреча губернатора Московской области Бориса Громова с мэром Москвы С.С. Собяниным.¹²

Была создана рабочая группа, готовится техническое задание для проведения международного конкурса на разработку Концепции развития московской агломерации. Надо надеяться, что при этом будут учтены и мировой опыт прогрессирования мегаполисов и все возможные варианты расширения и развития Москвы, так, чтобы это происходило планомерно и комфортно, сочетая и создание рабочих мест и строительство жилья.

Малые города — корни России

В России с ее громадными расстояниями и неравномерностью хозяйственного освоения территории малые и средние города занимают особое место в экономической, социальной и политической жизни. Именно небольшие города являются главными опорными центрами, малыми столицами, скрепляющими огромные пространства России, обеспечивающими ее единство и целостность. В большинстве своем это исторические корни российской государственности, национальной культуры и народных традиций. Малые и средние города — наиболее представительная группа: 945 городов на 01.01.2010 г. В них проживает 27,4 млн чел. или 19,4 % населения страны. Сферой обслуживания небольших городов по экспертной оценке пользуется 15 млн сельских жителей страны.

Еще одна категория городских поселений — пгт, по-видимому, присуща только нашей стране, точнее, странам, входившим в состав СССР. Эти поселки, как правило, с населением несколько тысяч человек формировались в качестве жилых образований при промышленных предприятиях, с жестко ограниченным набором объектов социальности. К 2010 г. число ПГТ составило 1 295 ед., в которых проживает около 8 млн чел.

В советское время на протяжении десятилетий преобладающая часть малых городов в силу разных причин испытывала значительные трудности в своем развитии, что негативно сказалось на социально-демографической, экономической ситуации и на состоянии их жилищно-коммунального хозяйства. Решение проблемы малых городов рассматривалась органами власти страны как одна из важных социально-экономических задач. В этих целях с 1960-х годов был предпринят ряд мер, которые привели к определенному положительному результату. В части малых городов были размещены десятки новых промышленных предприятий, а также филиалы крупных индустриальных объектов. Это позволило малым городам приблизиться к другим категориям по уровню обеспеченности жильем, однако диспропорции в развитии их городской среды по сравнению с крупными центрами не уменьшились из-за постоянного недофинансирования объектов коммунального хозяйства и социальности.

Односторонняя ориентация только на промышленное развитие малых городов, крайне слабое использование других возможностей активизации, связанных с укреплением их роли административно-хозяйственных или рекреационных центров, центров АПК, спутников крупных городов определили длительную тенденцию снижения доли этих городов в структуре городского населения республики. Если в 1971 г. удельный вес малых городов в численности городского населения составлял 18,4 %, то в 1981 г. он составил 16 %, а в 1989 г. — 14,7 %.

В последующий период в изменившихся социально-

экономических условиях доля малых городов и абсолютная в них численность населения в конце 1990-х годов, стала возрастать. По данным переписи населения 2002 г. она поднялась до 15,2 %, а к 2010 г. — до 15,9%. Как показывает анализ, малые города, в отличие от предшествующего периода, в своей совокупности не только сохранили численность, но и дали небольшой прирост населения. Общее их число возросло с 719 городов на 01.01.1991 г. до 754 — на 01.01.2001 г., а к 01.01.2010 г. составило 778 города. При этом численность их населения увеличилась с 16,2 до 16,5 млн. чел. к 2010 г. Рост численности населения малых городов происходил не только в связи с расширением их состава. Из 719 малых городов, существовавших в 1991 г., в 252 городах численность населения к 2001 г. выросла.

Иная тенденция характерна для средних городов, в отличие от предшествующих десятилетий, когда отмечался их постоянный рост (1971 г. — 126 городов, 1981 — 137, 1986 — 153), за 1991—2001 гг. их число сократилось со 180 до 175, а к настоящему времени снизилось до 156, за счет перехода 19 городов в категорию малых.

Малые и средние города, несмотря на многие сходные проблемы, различаются не только по числу жителей (первые до 50 тыс. чел., вторые — от 50 до 100), но и по своим качественным особенностям.



В храме Христа Спасителя. Слева направо: Президент РФ Б.Н. Ельцин; генеральный директор «Моспроект-2» им. М.В. Пасокина, академик М.М. Пасокин и настоятель храма протоиерей Леонид Калинин. Москва. 1990-е годы

Малые города — это, как правило, местные центры — «малые столицы» тяготеющих к ним территорий с определенным набором обслуживающих объектов и достаточно узкой сферой приложения труда; это поселения, где жители относительно неплохо знают друг друга и «все и все на виду», сохраняют тесную связь с землей и сельским хозяйством, что является экономическим стабилизатором в сложные периоды жизни и придает малым городам по сравнению с другими категориями большую устойчивость. Средние города занимают промежуточное положение между малыми и большими городами. Значительная их часть занимает выгодное транспортно-географическое положение, в них до 1990-х годов нередко функционировали крупные промышленные предприятия, отдельные научные и проектные организации, что способствовало формированию корпуса кадров высокой квалификации.

Конечно, в составе небольших городов находятся города различных типов и особенностей, подтверждающих известную русскую пословицу — «что ни город, то свой норов». Однако есть и общая их важная функция — своими учреждениями культурно-бытового и иного характера они обслуживают значительную часть сельских жителей России.

Нынешнее состояние социальной и производственной инфраструктуры небольших городов в большой степени является следствием прежних условий, когда преобладающая часть средств на развитие производства, а также на строительство жилых домов и других социальных объектов шла по ведомственным каналам. Поскольку, в силу объективных и субъективных причин, предприятия с относительно высоким техническим уровнем производства (прежде всего ВПК) концентрировались в крупных центрах, а преобладающая часть малых городов довольствовалась либо мало престижными объектами «второстепенных» ведомств, крайне ограниченных в средствах, либо объектами, связанными с разработкой

природных ресурсов, ключевой проблемой развития большинства малых городов является критическое состояние их экономической базы. Малые города оказались в значительно худшей ситуации по развитию городской среды по сравнению с большими городами, не говоря уже о крупных административных центрах.

Несмотря на различия в хозяйственных профилях, общими особенностями и одновременно проблемами развития градообразующей базы малых городов являются:

— узкая, односторонняя специализация хозяйства, особенно резко выраженная в монопрофильных городах, на долю которых приходится более половины малых городов;

— техническая отсталость, высокий износ оборудования на большинстве промышленных предприятий, при этом значительная часть предприятий размещается в приспособленных помещениях, где внедрение передовых технологий и современного оборудования крайне затруднено;

— низкий уровень производительности труда и высокая доля ручного малопривлекательного и не престижного труда;

— сложившаяся специализация, относящаяся к первичным технологическим укладам, с преобладанием продукции, характеризующейся низкой конкурентоспособностью и ограниченным спросом;

— относительно невысокий уровень определенной части управляющего персонала, слабо адаптированного к изменению экономических условий, высокая доля кадров низкой квалификации.

Особенности экономической базы малых городов даже в условиях стабильного развития в докризисный период постоянно воспроизводили ряд сложных и трудноразрешимых проблем. Среди них, прежде всего, нарушение половозрастной структуры занятого населения, негативно отражавшееся на общей демографической ситуации в значительной части малых городов. Для сотен малых городов были характерны и сохраняются диспропорции в использовании либо мужского, либо женского труда. Молодежь большинства малых городов, не удовлетворенная отмеченными выше условиями труда, а также крайне ограниченными возможностями получения интересной профессии и образования, покидала родные места, что подрывало возможности перспективного развития города. Кроме того, узкая сфера приложения труда — одна из причин оттока из таких городов инициативных и творческих людей.

Одно из главных направлений активизации малых городов связано с повышением их роли в развитии аграрно-промышленного комплекса и сельской местности в целом.

По нашей оценке, в недавнем прошлом 3/4 малых городов в той или иной степени были связаны с обслуживанием сельскохозяйственного производства и населения, тяготеющих к ним сельских районов. Однако в последний период роль городов существенно снизилась. Затяжной социально-экономический кризис, естественно, затронул и российскую деревню. Важно также подчеркнуть, что во многих случаях нарушились или существенно ослабли традиционные связи (экономические, социальные и административно-хозяйственные) между городами (прежде всего небольшими) и тяготеющими к ним сельскими районами.

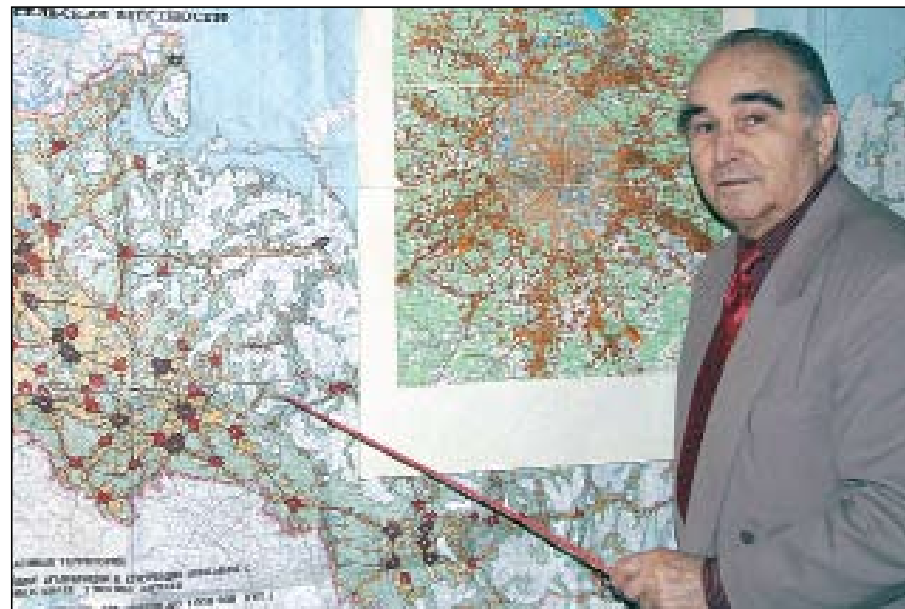
Основными причинами, с нашей точки зрения, здесь являются: слабое развитие транспортной и других видов инфраструктуры, отсутствие реальной финансовой и материальной поддержки, что привело к существенному снижению возможностей учреждений здравоохранения, культуры и образования оказывать элементарные услуги жителям сельской местности, низкий уровень доходов и соответственно покупательной способности сельских жителей и рост дороговизны бензина привел во многих местах к свертыванию активно развивавшейся в прошлый период передвижных форм обслуживания. Следует также отметить и существенное снижение роли малых городов в переработке местного сельскохозяйственного сырья.

Стабилизация экономического развития в стране в последние годы делает более реальным возрождение российского села, при этом решающим условием является активное взаимовыгодное сотрудничество «города и деревни» при ведущей роли городов, особенно малых.

Рассматривая роль малых городов как «двигателей» развития сельских районов, необходимо выделить их две главные функции.

Первая — одним из приоритетов должно стать не только восстановление, но и качественное обогащение роли малых городов в формировании территориальных агропромышленных комплексов. Это достаточно широкий набор сфер деятельности по хозяйственному обслуживанию тяготеющих к ним сельскохозяйственных территорий: организация цивилизованных форм реа-

¹² «Российская газета» 12 ноября 2010 г.



«малых столиц», организационно-политических центров местного самоуправления, со значительным развитием всего комплекса культурно-бытового обслуживания тяготеющего населения. Такая роль малых городов особенно важна с учетом особенностей сельского расселения. В соответствии с данными переписи населения 2002 г. число сельских поселений превысило 155 тысяч. Однако при этом в 13 тыс. пунктах никто постоянно не проживает. Весьма примечательны данные по людности поселений. Более 70 % сел имеют население менее 200 жителей, при этом в 34 тыс. сел или в каждом четвертом пункте число жителей не превышает 10 чел. В условиях малолюдности преобладающей части сельских населенных пунктов большую часть функций по культурно-бытовому и иным видам обслуживания их жителей должны брать на себя малые города и центры сельских администраций.

Оказывая разностороннюю помощь сельской местности, малый город приобретает прочные и постоянно возобновляемые функции для своего устойчивого развития, с другой стороны, будет возрождаться сельская местность, при условии восстановления товаропроводящей сети, существенно снизится тенденция к натурализации хозяйства и откроется путь для цивилизованного выхода на рынок.

Для реального повышения уровня взаимодействия города и

деятельности для многих миллионов сельских жителей.

В ряде прогнозных материалов сквозит не только непонимание важности небольших городов для настоящего и будущего страны, но и высказывается суждение, что «многие города и поселки обречены на вымирание и нечего за них держаться» Такой подход представляется не только крайне односторонним, но и опасным, потому что потеря городов и поселков городского типа означает потерю единого экономического пространства страны, возможности его дальнейшего укрепления.

Несомненно, большую роль в возрождении малых городов России могла бы сыграть превентивная государственная экономическая политика.

В этом отношении весьма поучительный пример преподает Белоруссия. В частности, для хозяйствующих субъектов, открывающие предприятия в малом городе, государством предусматриваются ощутимые льготы. При этом государство выдвигает одно принципиальное условие — все «освобожденные» деньги должны быть инвестированы в производство.

Преобладающая часть малых городов располагает благоприятными предпосылками для хозяйствования в новых условиях и может стать привлекательной средой для отечественных и зарубежных инвесторов. В числе таких предпосылок: относи-

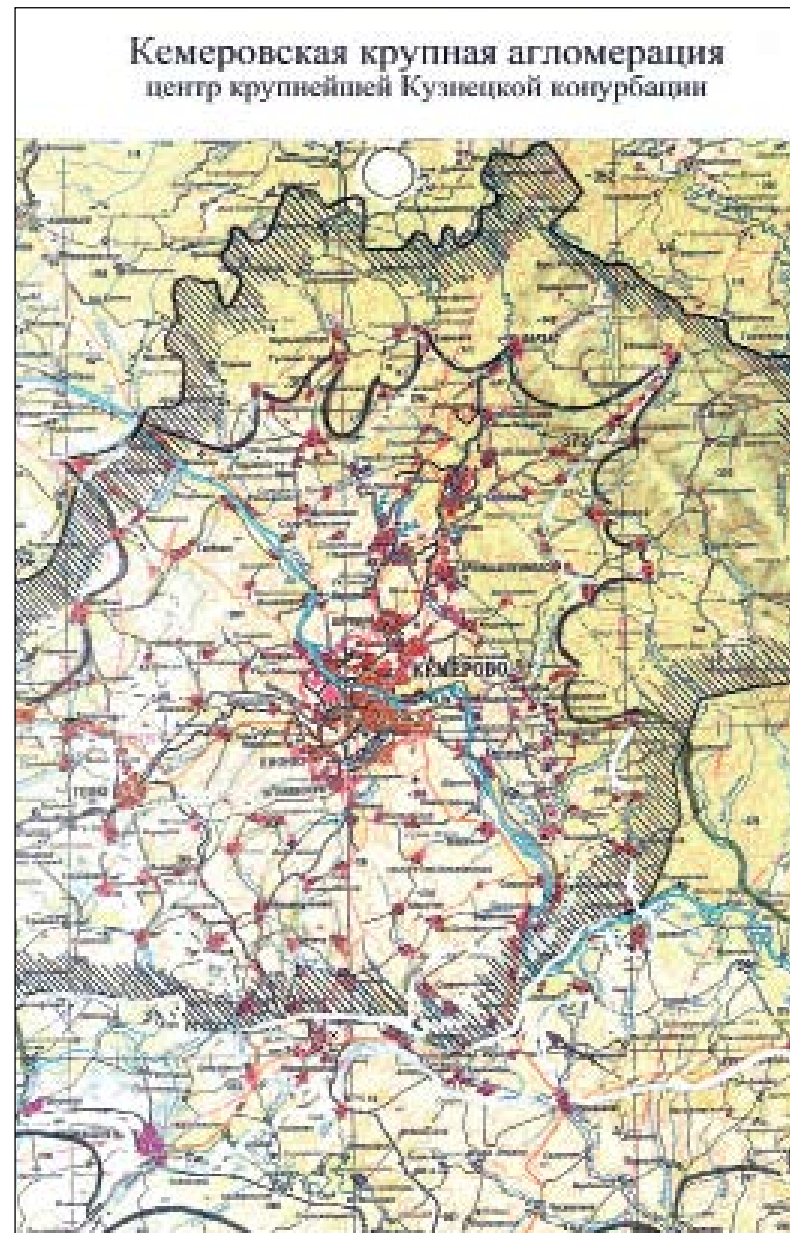
Монопрофильные города

Среди малых городов в наиболее сложной ситуации оказались так называемые монопрофильные города. Это небольшие города и поселки городского типа с узкой, нередко односторонней специализацией хозяйства, представленной 1—3 предприятиями, на которых занята преобладающая часть трудоспособного населения. К монопрофильным относятся и сотни сельских поселений, экономическая база которых представлена узкоспециализированными несельскохозяйственными объектами. По нашей оценке, к монопрофильным может быть отнесено около половины всех городов России и 2/3 поселков городского типа.

Истоки зарождения в России монопрофильных городов уходят в далекое прошлое. Уже в XVII в. отчетливо прослеживается формирование в России «кустарных» сел, послуживших в последующем XIX в., в пореформенный период, базой для перехода через мануфактуру к фабричному производству и для подготовки профессиональных кадров.

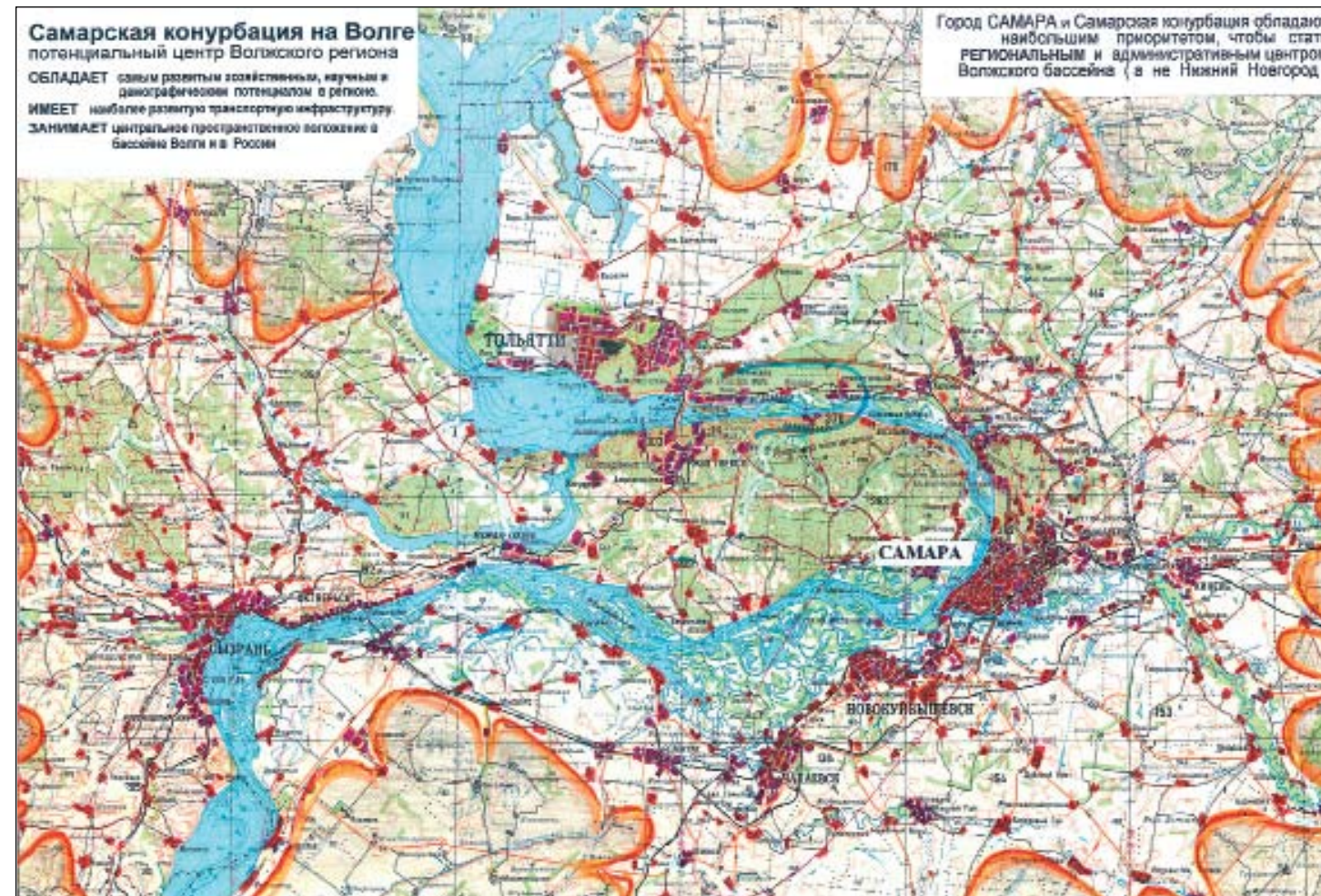
Как указывают исследователи процессов формирования промышленных селений, развитие производства после 1861 г. основывалось на наличии подготовленных мануфактурой кадров. Фабрика, которую остатки крепостничества вынуждали «идти к мужику», встречала уже готовых рабочих.¹³ Уже к началу 1890-х го-

Заведующий отделом градостроительства и теории города ЦНИИП градостроительства А.М. Поля представляет выявленные им агломерации и конурбации России. (Агломерация — скопление городских и сельских поселений, объединенных интенсивными экономическими и социальными связями). Представлены карты Кемеровской и Воркутинской агломераций, а также Самарско-Тольяттинской крупнейшей конурбации



лизации (заготовки) сельскохозяйственной продукции, экономически обоснованные направления ее переработки, продвижение современной техники и других средств производства к потребителю на приемлемых для него условиях, оказание специализированных услуг по организации и ведению сельскохозяйственного производства как крупным, так и, особенно, мелким хозяйствам, распространение передового опыта, повышение квалификации кадров, финансовое обслуживание и обеспечение доступности кредитов, организация маркетинговой и юридической службы.

Вторая — реализация функции небольших городов в качестве



села ключевую роль играет развитие транспортной и других видов коммуникационной инфраструктуры, подключение сельских жителей, особенно мелких населенных мест, к системам связи, а в будущем — полномасштабное присоединение к «всемирной паутине». Лишь в этом случае появится возможность преодоления изолированности сельчан от цивилизованного развития.

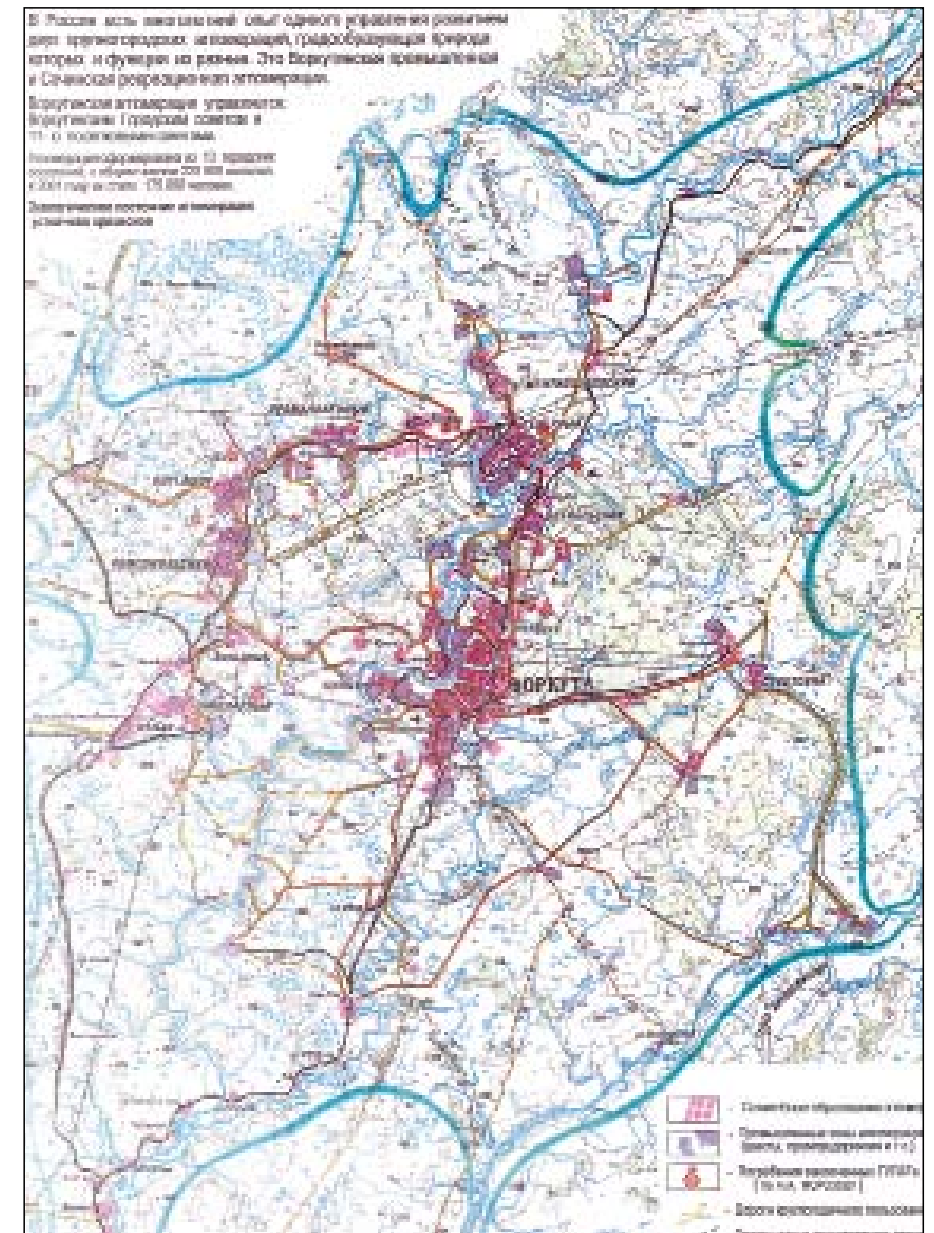
Реализация указанных функций могла бы стать основой и инновационной деятельности не только в малых городах, но и на тяготеющих к ним сельскохозяйственных территориях, возродив при этом на новой экономической и организационно-правовой базе неплохо зарекомендовавших себя в прошлом потребительской и других форм кооперации.

Таким образом, учет роли небольших городов в развитии АПК, в котором занято около трети населения страны, позволит не только обеспечить ее продовольственную безопасность и, что не менее существенно, сформировать благоприятную среду жизни-

тельно более низкая цена недвижимости и земли, при значительных территориальных резервах; более низкие затраты на оплату рабочей силы (и в целом на ее воспроизводство); наличие в трети городов ценного историко-культурного наследия, самобытных производств и ремесел, создающих неповторимый и привлекательный облик города; значительные рекреационные ресурсы для организации кратковременного и длительного отдыха, ценность которых существенно возрастает в связи с потерей традиционных для россиян мест отдыха.

Главное — объединить усилия всего общества, органов власти всех уровней и предпринимателей в деле возрождения и дальнейшего развития малых городов России.

¹³ Я.Е. Водарский «Промышленные селения центральной России», М. 1972 г., стр. 200.



дов не менее половины общей численности фабрично-заводских и горных рабочих России было сосредоточено вне городов. Как показывают данные о распределении крупных предприятий в 1902 г., из 393 предприятий обрабатывающей промышленности 255 размещались вне городов, и в них было занято почти 643 тыс. рабочих. Еще большая доля предприятий, размещавшихся за пределами городов, была характерна для горной промышленности —

¹⁴ Л.Е. Иофа «Города Урала», М., 1951 г., стр. 91—136.

Известный британский архитектор сэра Норман Фостер (крайний справа) представляет проект реконструкции Государственного музея изобразительных искусств (ГМИИ) им. А.С. Пушкина Президенту РФ Рядом с Д.А. Медведевым управляющий делами Президента РФ В.И. Кожин, далее художественный руководитель и главный дирижер Государственного

75 из 65. Среди предприятий обрабатывающей промышленности 44 % было занято обработкой волокнистых веществ (текстильная промышленность) и 40 % — металла, а среди предприятий горной промышленности 71 % были заняты добычей каменного угля, 17 % — золота и 12 % — нефти.

Если для центральной России основной путь формирования узкоотраслевых центров шел путем постепенного «вызревания» из кустарных сел и отхожих неземледельческих промыслов, то в другом крупном регионе — Урале развитие новых центров металлургии и горного дела имело качественно иной характер.¹⁴ Это новое качество заключалось в том, что развитие горнозаводской промышленности на Урале в петровскую эпоху стало делом не местным, а общегосударственным, опирающимся, прежде всего, на экономические, производственные и культурно-технические ресурсы Центра. Петр I придал этому делу грандиозный по тому времени размах, направив на Урал из Подмосквового района и Олонца (бывших в то время центрами металлургии России) целый поток мастеров, рабочих и оборудования. Туда же были направлены крупнейшие организаторы металлургического производства — А.Н. Демидов, В.Н. Татищев и др. На месте было широко поставлено заводское ученичество. Первые петровские заводы создавались на месте старых кустарных металлургических гнезд, что сильно облегчало строительство на начальных этапах и давало определенный выигрыш времени, столь необходимый в условиях

такой политики почти половина жилого фонда в стране, как и значительная часть объектов социально-бытового характера, принадлежала ведомствам. Реально это означало, что и преобладающая часть небольших городов, поселков городского типа и сел принадлежала соответствующим ведомственным предприятиям, которые во многом определяли социально-экономическое развитие и административно-правовой статус этих населенных мест.

Характерной особенностью большинства узкоспециализированных промышленных центров в дореволюционной России было отсутствие у них городского статуса, хотя численность населения отдельных пунктов составляла несколько десятков тысяч жителей. Но уже в первые годы советской власти 90 таких поселений было наделены статусом города (среди них: Орехово-Зуево, Нижний Тагил, Черемхово, Кимры, Белорецк, Ижевск, Кизел, Миасс, Кемерово и др.).¹⁵

В предвоенный период в годы индустриализации страны, ставшей в значительной степени синонимом ее урбанизации, на карте России появилось почти 120 новых городов, как правило, с односторонней структурой хозяйства. При этом можно выделить две группы: одна — действительно новые города, возникшие на «пустом месте», обязанные своим рождением освоению крупных месторождений полезных ископаемых, вторая — на базе уже существовавших поселков, на территории которых находились промышленные предприятия. В годы войны было образовано еще 55 городов, среди которых немало монопрофильных — Воркута, Ухта, Новотроицк и др. В послевоенный период вплоть до начала 1990-х годов возникло еще около 200 новых городов, опять же преимущественно с узкоотраслевой специализацией. Однако их состав уже качественно отличался от предшествующего периода, Наряду с городами, возникшими в связи с разработкой полезных ископаемых (Оленегорск, Костомукша, Инта, Вуктыл, Гай, Кумертау, Мирный, Междуреченск и др.), появилась большая группа городов, экономической базой которых стали различные сферы и объекты народного хозяйства, определившие на первых этапах развития городов их монопрофильный характер. Это города при гидро-, тепло- и атомных электростанциях, города — крупные машиностроительные центры, транспортные узлы, курорты. Особо выделяется формирование большой группы научных и научно-прикладных центров, и, в первую очередь, несколько десятков закрытых административно-территориальных образований, вызванных к жизни необходимостью обслуживания военно-промышленного комплекса.

В конце 1990-х годов во время системного социально-экономического кризиса монопрофильные города столкнулись с острыми проблемами, когда падение производства на градообразующих предприятиях или их остановка приводили практически к параличу жизнь города. В таких населенных местах произошло существенное, качественное усугубление проблем занятости. Если в предшествующий период монопрофильные города выделялись узкой сферой приложения труда, то в условиях кризиса к этому добавилась и абсолютная потеря преобладающей части рабочих мест, как на градообразующих предприятиях, так и в других сферах экономики города.

Заметно изменяется демографическая ситуация — происходит отток наиболее дееспособной части населения или со сменой местожительства, или на сезонные заработки (это напоминает отхожие промыслы в дореволюционной России).

В результате указанных негативных процессов ухудшается морально-психологический климат: для взрослого человека теряется устойчивая жизненная перспектива, для молодежи — сужаются условия трудоустройства, получения профессионального образования, а для детей и подростков — возможность получения полноценного обязательного образования и рационального использования свободного времени. Как следствие, получают все более широкое распространение антиобщественные проявления, растут молодежная преступность и наркомания.

Наихудшая ситуация возникла в монопрофильных поселениях, представленных предприятиями таких отраслей промышленности как легкая, лесная, ВПК и машиностроения. Именно в этих отраслях произошло наибольшее сокращение кадров. Например, за 1991—1997 гг. в легкой промышленности численность промышленно-производственного персонала уменьшилась на 53 %, в машиностроении — на 42 %, в лесной и деревообрабатывающей — на 34 % (при сокращении численности кадров по промышленности в целом на 30 %).

Для многих городов характерно неблагоприятное состояние городской среды, социальной инженерной инфраструктуры. Дело в том, что и в прошлые годы нарушались сроки ремонта жилых

На предыдущей странице внизу: академики РААСН А.В. Иконников (слева) А.П. Кудрявцев и Л.В. Хижлиха с гостем из Японии архитектором Кисе Кирятэва (второй слева). 2001 г.

Фестиваль зодчества в Манеже. Справа налево: президент Союза архитекторов России, академик РААСН А.В. Бокков; академик РААСН Ю.П. Платонов;

домов, объектов коммунального хозяйства, культурно-бытового обслуживания. Из-за износа существенно возросла аварийность инженерных коммуникаций и сооружений, часть жилых домов находится в ветхом состоянии. И если в прежних условиях забота о состоянии жилищно-коммунального хозяйства и большинства культурно-бытовых учреждений осуществлялась градообразующими предприятиями, имевшими какую-то возможность получить помощь от своего ведомства, то с передачей объектов социальной и инженерной инфраструктуры муниципальным органам власти уровень их содержания упал просто катастрофически.

Федеральные органы в 1990-х годах были серьезно обеспокоены проблемами таких городов, и, прежде всего, тех из них, где сложилась наиболее острая ситуация на рынке труда. Для объективной оценки состояния занятости в городах и других поселениях были приняты решения о подготовке соответствующего общероссийского перечня. Эта работа была поручена Минтрудом России Институту макроэкономических исследований (Научно-методическому центру «Города России»). Было уточнены критерии отнесения городов к монопрофильным. На основании анализа было определено, что монопрофильные — это города и другие поселения, в которых на предприятиях (организациях) одной отрасли промышленности или отрасли экономики работает не менее 25 % от общей численности занятых в хозяйстве города или, где объем производства на промышленных предприятиях отрасли



заместитель председателя Правительства РФ Д.Н. Козак; за ним заместитель председателя Москомархитектуры, главный художник Москвы И.Н. Воскресенский; академик РААСН В.И. Ресин. 2009 г.



составляет не менее 50 % общего объема производства промышленной продукции в населенном пункте. Такая формулировка понятия и предлагаемые критерии позволили выявить практически все монопрофильные населенные пункты. По просьбе Минтруда России более 70 субъектов Федерации прислали свои предложения по составу монопрофильных городов. Также было принято решение обратиться и к министерствам и ведомствам с просьбой дать свои рекомендации по решению проблем занятости на предприятиях соответствующих отраслей. В результате были получены материалы по поселениям, связанным с развитием угольной, легкой, текстильной, лесной и деревообрабатывающей промышленности, объектов ВПК, железнодорожного транспорта, уголовно-исполнительной системы. В общей сложности были представлены и обработаны материалы по 900 городам и поселкам.

В состав общероссийского перечня было отобрано 330 город-

ских поселений, величиной от 3 до 5 тыс. чел. По официальному статусу эти поселения развиваются следующим образом: 111 городов (в том числе, 92 малых города с населением до 50 тыс. жителей), 101 пгт и 118 сельских поселений, связанных преимущественно с лесной промышленностью. Крупнейшее распределение по градообразующим отраслям следующее: 155 — это поселения лесной и деревообрабатывающей промышленности, 48 — других отраслей добывающей промышленности, 88 — обрабатывающих отраслей промышленности, включая ВПК, 19 — транспорта. По территориальному признаку в Европейской части — 157 пунктов, а в Азиатской — 176.

Перечень был утвержден Минтруда и Минэкономразвития России и направлен в субъекты Российской Федерации и федеральные органы. Это, в известной мере, позитивно отразилось на состоянии рынка труда в ряде монопрофильных населенных мест. Как показал анализ материалов, присланных субъектами Российской Федерации, повышение внимания к проблемам монопрофильных поселений позволило улучшить ситуацию примерно в трети таких пунктов, а часть из них по предложению субъектов Федерации были исключены из указанного выше перечня.

Работа с монопрофильными городами не ограничивалась только анализом статистической и иной информации. Значительное внимание и время было уделено «натурному» изучению проблем монопрофильных городов на примере их разных по хозяйственному профилю типов. Наряду с постановкой диагноза, большое значение имеет оценка благоприятных и лимитирующих факторов дальнейшего развития города. Желательное направление перспективного развития монопрофильных городов — расширение (диверсификация) их экономической базы. Преобразование монопрофильных городов в многофункциональные одновременно будет способствовать формированию более гармоничной структуры занятости, что, в конечном счете, окажет благотворное влияние на социально-демографический состав населения в целом.

В целях расширения сфер занятости и гармоничного развития города, меры по кардинальному улучшению ситуации на профилирующих предприятиях должны быть обязательно обеспечены ростом сферы обслуживания, занятость в которой при ее оптимальном формировании может не только быть равной основным предприятиям, но, как свидетельствует практика многих цивилизованных стран, значительно ее превышать.

При определении перспектив развития города необходимо особое внимание обратить на формирование благоприятной городской среды. Благоприятная среда — комплексное понятие, это, прежде всего, развитая социальная и инженерная, а также рыночная инфраструктура, подключение (случае необходимости) к магистральному транспорту, обеспечение современными средствами связи и переработки информации, улучшение экологической ситуации, правовое обеспечение инвестиционного процесса и предпринимательства.

Также принципиальное значение при определении перспектив развития имеет подход к городу не как к автономному изолированному образованию, а как части региона и страны, а во многих случаях — как фокусной точке территории. Рассмотрение города вне связи с тяготеющей к нему территории, вне его роли как «малой столицы» (что характерно для большой группы малых городов), вне контекста развития производительных сил региона и страны приведет к ошибочной гипотезе его дальнейшего развития.

Со второй половины 2008 г. в связи с развитием общего мирового финансового кризиса, затронувшего и Россию, ситуация в монопрофильных городах вновь приобретает большую актуальность. В Послании президента РФ Федеральному Собранию проблема монопрофильных городов названа в числе приоритетных: «Особое и очень важное направление — нормализация ситуации в моногородах... Их в России несколько сотен. В ближайшие месяцы нам необходимо принять оперативные меры, чтобы не допустить резкого падения уровня жизни в моногородах. Эта задача органов власти всех уровней, и руководства предприятий».¹⁶

На начало 2010 г. общее число монопрофильных городов составляет порядка 450—500 (в зависимости от принятых критериев). Что же касается поселков городского типа, то они или вообще выпадают из поля зрения органов управления или принимаются в «усеченном» виде. Вместе с тем, по экспертной оценке, пгт может быть с большой уверенностью отнесено к монопрофильным поселениям. А если учесть, что в настоящее время в пгт проживает

¹⁶ Российская газета, 13 ноября 2009 г.



симфонического оркестра «Новая Россия» Ю.А. Башмет, министр экономического развития РФ Э.С. Набиуллина, художественный руководитель МХТ им. А.П. Чехова О.П. Табаков. 2009 г. (Фото А. Катмина, Lenta.ru)

¹⁵ Г.М. Лаппо, География городов, М., 1997 г., стр. 295—330.

**Предложение
Мастерской № 9
ГУП «Моспроект-3»
по формированию
светового силуэта
высотных зданий
и крупных**



**общественных
комплексов.
На снимке:
светопроекционная
летопись Москвы
на высотном здании
Нового Арбата**

более 8 млн чел., то численность населения в монопрофильных поселках составит порядка 6 млн чел. Кроме того, за последние годы у более 600 пгт сменился статус с городского на сельское поселение, при этом в основном сохранилась градообразующая база, которая послужила основанием для получения прежнего статуса.

В настоящее время, как и в прошлые годы, при определении дальнейшей судьбы монопрофильных городов и поселков в качестве основного, а чаще всего единственного аргумента выступает оценка состояния градообразующего предприятия (предприятий). Естественно, нет никаких сомнений в важности для города и его жителей, устойчиво функционирующих и имеющих надежную перспективу градообразующих предприятий. Однако назначение таких городов не может ограничиваться ролью удобной площадки для размещения тех или иных производств, а также пространством, на котором формируется и поддерживается в рабочем состоянии социальная и инженерная инфраструктура, обеспе-

чих населения. Как показал анализ, к началу реструктуризации отрасли с добычей угля было связано 140 городских поселений, из них 64 города и 76 пгт, а также 800 пришахтных поселков, входящих в состав административных поселений. В них проживало почти 5 млн чел. или около 5 % городского населения страны. Кроме того, необходимо учитывать и семь крупных центров (Тула, Красноярск, Челябинск, Владивосток, Иркутск, Южно-Сахалинск и Магадан), где располагались региональные организационно-управленческие структуры угольной промышленности. Практически во всех поселках городского типа, а также в 20 городах угледобыча являлась основной профилирующей отраслью.

В качестве основных целей реструктуризации намечалось повышение эффективности развития отрасли, формирование конкурентоспособных угольных компаний, улучшение социально-экономической и экологической обстановки в угледобывающих районах. При этом предусматривалось трудоустройство высвобождаемых работников, снос ветхого и строительство нового жилья, обеспечение экологической безопасности. Если в 1990 г. по данным Росстата добыча угля в стране составляла 395 млн т, то в 2002 г. она снизилась до 256 млн т, но в последующие годы она стала расти и в 2006 г. достигла 309 млн т. В процессе реструктуризации добыча угля была прекращена на 203 объектах (188 шахт и 15 разрезов) из них на 190 объектах завершена техническая ликвидация. При этом число ликвидированных объектов в 2,1 раза превысило предусмотренное ранее число. Значительные изменения произошли в кадровом составе отрасли. Численность работников угольной промышленности уменьшилась с 859,6 тыс. чел. на начало 1994 г. до 225,4 тыс. чел. на начало 2006 г. (на 634,2 тыс. чел. или в 3,8 раза). В связи с ускоренной ликвидацией большей части шахт образовалось несоответствие между высвобождаемой численностью промышленно-производственного персонала и количеством созданных новых рабочих мест. Так, с 1998 по 2005 г. было создано 30 новых рабочих мест или в 6,6 раза меньше высвобождаемого числа работников.

В соответствии с решениями федеральных органов власти во всех угледобывающих районах, расположенных в 24 субъектах Федерации, были разработаны программы местного развития и обеспечения занятости для шахтерских городов и поселков. В 2005 г. в соответствии с Постановлением Правительства на реализацию программ в шахтерских городах и поселках были дополнительно выделены значительные средства.

Говоря о дальнейших перспективах развития шахтерских городов, необходимо, прежде всего, ориентироваться на прогнозы развития угольной промышленности в стране. Несмотря на увеличение добычи угля на душу населения с 1,86 до 2,08 т потреблено его по данным Счетной палаты в 2,2 раза меньше, чем в Германии и в 2 раза меньше, чем в США. В нашей стране вопрос повышения доли угля при выработке электроэнергии, по-видимому, будет приобретать все большую актуальность. Правительством РФ в начале 2006 г. было дано поручение Минпроэнерго подготовить и представить предложения по росту доли угля, используемых на электростанциях. В «Энергетической стратегии России» в 2011—2020 гг. предусматривается коренное изменение технического и экономического уровня угольного производства за счет перемещения добычи на вновь введенные мощности, оснащенные техникой нового поколения; выход на высококачественную продукцию, в том числе на базе угольно-металлургических, энерготехнологических и углехимических комплексов.

Особые группы монопрофильных поселений образуют закрытые административно-территориальные образования (ЗАТО), которым посвящены отдельные статьи данной книги.

Первая публичная информация и сам термин «Закрытые административно-территориальные образования» связаны с принятием Закона Российской Федерации от 14.07.1992 г.

«О закрытом административно-территориальном образовании». В соответствии с этим законом закрытым административно-территориальным образованием признается имеющее органы местного самоуправления территориальное образование, в пределах которого расположены промышленные предприятия по разработке, изготовлению, хранению и утилизации оружия массового поражения, переработке радиоактивных и других материалов, военные и иные объекты, для которых устанавливается особый режим безопасного функционирования и охраны государственной тайны, включающей специальные условия проживания граждан.

В стране насчитывается 45 ЗАТО, расположенных в 22 субъектах Российской Федерации. В состав ЗАТО входят 25 городов, 36 поселков и 29 населенных пунктов. Общая численность населения, проживающего в них, свыше 1,3 млн чел.

Общей особенностью закрытых городов и поселков является автономное существование в районах их размещения, которое

**Административно-
общественный центр
Московской области
(АОЦ) в Мякининской
пойме Красногор-
ского р-на.
Комплекс — центр
управления**



**динамично
развивающимся
регионам
демонстрирует
новые,
продиктованные
временем
подходы
к репрезентативной
архитектуре
учреждений
публичной власти.
Заказчик — ГУП
«НАСЛЕДИЕ»,
проектировщик —
ЗАО «КУРПОРТ-
ПРОЕКТ»,
2002—2007 гг.
Московская обл.**

обеспечивалось не только режимным характером этих поселений, но и непосредственной подчиненностью федеральным органам. Важно отметить существование особой системы обеспечения ЗАТО продовольственными и промышленными товарами, более высоким уровнем развития жилищно-коммунального хозяйства и культурно-бытового обслуживания по сравнению не только со средними показателями по стране, но и районами их дислокации. Более высокий в целом уровень жизни в известной мере компенсировал проживающим в ЗАТО населению его фактическую изоляцию от общества, продиктованными «специальными условиями проживания граждан».

Хотя по числу закрытых поселений преобладают ЗАТО Минобороны, но по численности населения города, входящие в систему Росатома, существенно опережают все остальные ЗАТО: в них проживало на 01.01.2007 г. более 760 тыс. чел. или 3/5 всего населения ЗАТО. Важно отметить, что атомные города далеко не рядовое явление не только в силу своей специализации, но и что более существенно, они являются прообразом городов — флагманов инновационного развития. Фактически эти города были пионерами в формировании новых подходов, не только в нашей стране, но и за рубежом, не уступая по значимости ни Силиконовой Долине в США, ни технополисам Японии, а в более позднее время — прогрессивным формам организации наукоемких сфер деятельности в Финляндии, Ирландии и ряде других стран.

Необходимо, отметить, что именно в атомных городах была по настоящему оценена важность для инновационного развития благоприятной городской среды, созданию которой в атомных городах уделялось не меньшее внимание, чем научно-производственным объектам.

Формирование атомных городов осуществлялось на основе разработанных генеральных планов, в которых обеспечивалась

взаимная увязка формирования научно-производственных зон и жилых комплексов с высоким уровнем благоустройства при соблюдении необходимых санитарных требований. Следует отметить, что формирование системы культурно-бытовых учреждений осуществлялось по более щедрым нормативам по сравнению с принятыми в стране строительными нормами и правилами. В частности, по рассказам творческой интеллигенции в каждом из атомных городов (даже с населением в 30 тыс. чел.) был свой театр. И еще одно важное обстоятельство — генеральные планы городов в относительно короткие сроки были практически полностью реализованы, в чем была большая заслуга специальных строительных организаций.

Большая заслуга в разработке проектно-планировочной документации атомных городов, как пишут Г.В. Киселев и В.В. Пичугин, принадлежит ленинградскому ГСПИ-11 (ныне Восточно-Европейский головной научно-исследовательский и проектный институт энергетических технологий). По проектам генеральных планов, детальной планировки и застройки этого института были построены не только 10 ЗАТО атомной промышленности, но и многие другие города и научные комплексы, в той или иной мере связанные с развитием отрасли.

Другой специфической группой малых городов являются наукограды. Большинство из них до конца 1950-х годов были закрытыми и отличались своей монопрофильностью. Впоследствии их характер изменялся в связи с размещением в них близких по профилю деятельности предприятий и научных учреждений, а в 1990-е годы начавшейся диверсификацией и конверсией производственной и научной деятельности. В этих муниципальных образованиях исторически сформировался значительный научно-производственный потенциал. Сам термин «наукоград» был введен в правовой оборот Указом Президента Российской Федерации от 7.11.1997 г. № 1171 «О мерах по развитию наукоградов как городов науки и высоких технологий».

В настоящее время в соответствии с законодательством под наукоградом понимается муниципальное образование со статусом городского округа, имеющее

высокий научно-технический потенциал, с градообразующим научно-производственным комплексом». В другом документе дается трактовка научно-производственный комплекс наукограда как совокупности организаций, осуществляющих научную, научно-техническую, инновационную деятельность, экспериментальные разработки, испытания, подготовку кадров в соответствии с государственными приоритетными направлениями развития науки, технологий и техники Российской Федерации.

Наряду с муниципальными образованиями, получивших официальный статус наукограда, на территории страны размещена многочисленная группа городов и других поселений, располагающих интеллектуальным и научно-техническим потенциалом, позволяющим им претендовать на статус наукограда. В общей сложности перечень таких городов и поселков насчитывает 75 ед., в которых проживает около 4 млн чел.¹⁷

Российские города и поселки с высокой концентрацией интеллектуального и научно-технического потенциала расположены в 26 субъектах Российской Федерации. При этом их наибольшая концентрация отмечается в Московской области (31), с включением Зеленограда, в Челябинской области (5), Ленинградской области, учитывая Петергоф (4), и по 3 размещены в Нижегородской, Владимирской областях и в Красноярском крае.

Основные направления специализации наукоградов: авиаракетостроение и космические исследования, машиностроение и приборостроение, электроника и связь, ядерный комплекс и вооружение, химия и химическая физика, т.е. соответствующие приоритетным направлениям развития науки, технологий и техники Российской Федерации. Наличие в России столь серьезного потенциала создает хорошие предпосылки для перехода страны на инновационно-ориентированную экономику — единственное условие ее возможного позитивного развития. И государственная

Генеральный план горно-климатического комплекса «Красная поляна» в Сочи, на основании которого Правительством РФ было принято решение направить заявку на проведение зимних Олимпийских игр 2014 г. Разработчики — ФГУП «Российский государственный научно-исследовательский и проектный институт Урбанистики» (Санкт-Петербург) и ОАО «Гипрогор» (Москва), 2005 г.

На следующей странице: визит Президента РФ Д.А. Медведева (в центре) в Дубни. Слева от него — министр экономического развития РФ Э.С. Набиуллина и губернатор Московской области Б.В. Громов. Справа от Президента РФ — глава города В.Э. Прах, руководитель Федерального агентства по управлению особыми экономическими зонами А.А. Аппатов, 2008 г.

политика должна быть направлена на создания комплекса условий, чтобы на этом пути признанные и потенциальные наукограды смогли стать его опорными центрами — «фокусными точками». По мнению недавно ушедшего от нас президента Союза развития наукоградов России, директора Объединенного института ядерных исследований в Дубне, академика РАН А.Н. Сисакяна, «более значимых точек роста в стране нет…»

Исторические города: проблемы сохранения и рационального использования историко-культурного наследия

Среди многих стран мира Россия выделяется уникальным богатством — каждый третий город, а также ряд поселков городского типа и сел обладают ценным историко-культурным и архитектурно-градостроительным наследием.

Впервые список исторических городов был утвержден в 1970 г. К настоящему времени он существенно дополнен и включает 478 городских поселений, в которых проживает около 70 млн чел. Исторические населенные места расположены почти во всех субъектах Российской Федерации. Вместе с тем, их распределение по территории Российской Федерации весьма неравномерно и



в основном соответствует характеру заселения российских земель. Более 90 % таких поселений расположено в Европейской части страны и на Урале. При этом около трети из них находится в Центральном районе. Среди субъектов РФ с наибольшим числом исторических населенных мест выделяются: Московская область (22), Пермский край (18), Ленинградская область вместе с городами, входящими в состав Санкт-Петербурга (17), Ивановская и Владимирская области (по 16), Нижегородская область (15), Тверская область (14), Белгородская область (12), Смоленская область (11). По 10 исторических населенных мест насчитывают Брянская, Вологодская, Кировская, Новгородская, Саратовская и Свердловская области.

В составе исторических городов находятся поселения, время основания которых варьирует от сотни до тысячи лет.

Как свидетельствует Государственная программа «Возрождение, строительство, реконструкция и реставрация исторических малых и средних городов России», разработанная и утвержденная в конце 1990-х годов, комплексная оценка уровня развития

инженерной инфраструктуры показала, что 40 исторических городов имеет низкий уровень развития, причем 28 из них — это города с населением менее 10 тыс. чел. В целом уровень развития жилищно-коммунального хозяйства в большинстве исторических малых и средних городов не отвечает современным требованиям.

Анализ внешней транспортной доступности исторических малых и средних городов, позволил выделить 5 групп. Группа с высоким уровнем транспортной доступности включает 56 городов, выше среднего — 74, со средним 70, ниже среднего — 105 и низким — 78. Программой отмечалось, что не имеют выходов на железную дорогу 159 исторических населенных мест, при этом 25 городов находятся от железной дороги от 6 до 15 км. Не имеют внешних автомобильных сообщений с общегосударственной сетью дорог 9 городов, это в основном морские и речные порты, причем 7 из них расположены в районах Крайнего Севера и приравненных к ним территориях, имеют сезонный характер навигации. 21 поселение имеет весьма слабые автомобильные связи. Более четверти малых и средних исторических городов (102) расположены на расстоянии свыше 200 км от центра субъекта Федерации.

Рекреационные функции получили развитие только в 41 малом городе (из 252). При этом только в 13 городах существует более или менее развитая база размещения. В 85 % исторических малых городов практически нет объектов, связанных с реализацией их ценного историко-культурного потенциала. Существенно отстает развитие гостиничного хозяйства, столь необходимого для выполнения туристическо-рекреационных функций.

Находящиеся в исторических городах объекты историко-культурного наследия, а также и сами города — нередко с уникальной планировочной структурой — нуждаются в большой помощи со стороны государства, региональных и местных органов. Многие памятники находятся в аварийном состоянии, а часть — уже безвозвратно утеряна. Подсчитано: Россия ежедневно теряет несколько памятников.

Об этом свидетельствует и мнение заместителя Председателя Госдумы В.С. Катренко: «…Сейчас в реестре Министерства культуры и массовых коммуникаций находится более 80 тыс. памятников истории и культуры, причем лишь 30 % из них — в хорошем состоянии, 20 % — удовлетворительно. Значит половина всех архитектурных сокровищ России нуждается в полной или частичной реставрации…» (2008 г.).

Не только с каждым годом, но и с каждым днем все более актуальной в экономическом, социальном и патриотическом отношении делается необходимость сохранения и возрождения этого бесценного наследия. Вспомним слова известного филолога, первого председателя Российского фонда культуры академика РАН Д.С. Лихачева: «Сохранение культурной среды — задача не менее существенная, чем сохранение окружающей природы. Если природа необходима человеку для его биологической жизни, то культурная среда столь же необходима для его духовной, нравственной жизни, для его «духовной оседлости», для его нравственной самодисциплины и социальности. «Запас» памятников культуры, «запас» культурной среды крайне ограничен в мире, и он истощается со все прогрессирующей скоростью».

В условиях перехода России к инновационному типу экономического развития, ориентированного на максимальное использование интеллектуального ресурса, историко-культурное наследие — важный компонент благоприятной среды жизнедеятельности. С каждым годом его роль в социальном, экономическом отношении и в патриотическом воспитании объективно становится все более востребованной.

Вот мнение крупнейшего специалиста по историческим городам Виталия Иосифовича Лепского, лауреата Государственной премии СССР, почетного академика Российской академии архитектуры и строительных наук, директора Института реконструкции исторических городов (Инрекон): «…историческая среда большинства российских городов находится в кризисном состоянии. Мы знаем многочисленные случаи незаконного сноса памятников. Повсеместно видна массовая утрата исторической городской застройки, привычного для коренных жителей облика наших поселений. Каждый день где-то теряются то окружение памятников, то характеристики пространства, которые в период создания определяли их композицию и формы… мы позволяем себе десятилетиями держать в изуродованном виде прекрасную набережную реки Великой возле Кремля в Пскове, затопить все подвалы и довести до состояния руин центральную и береговую часть города в Ростове Великом, закрыть из-за аварийного состояния домонгольский Рождественский собор XIII в. в Суздале, пустить под бульдозер целые исторические кварталы в Казани.»

Проект планировки территории Российского центра программирования в левобережной части Дубны. Авторы проекта — директор ГУП МО НИИПИ градостроительства С.Г. Елизаров, главный архитектор института П.В. Малинова, главный архитектор проекта Н.В. Хириня



ежедневно и повсеместно уходит в небытие. В бюджете постоянно не хватает средств на социальные нужды, на культуру и архитектуру. Ни нефтедоллары, ни огромные налоги этого положения не меняют. Вместе с тем задачу сохранения и возрождения своих исторических городов сегодня успешно решают европейские страны, не обладающие подобными сырьевыми ресурсами.

В ФРГ Правительство земли Северный Рейн — Вестфалия объявило задачу регенерации исторических городов приоритетной в политике городского строительства. Центральным пунктом Правительственной программы стала активизация частной инициативы и частного капитала. Благодаря этому, мрачные, грязные прийти в состояние полного упадка районы превратились в благоустроенные жилые кварталы с зелеными улицами, привлекаемыми домами с удобными современными квартирами. Как удалось этого достичь? С начала 1990-х годов за 15 лет реконструированы, восстановлены и сохранены исторические центры 34 городов и 16 поселков.

Почему же так получается? Ответ прост — исторической городской средой в целях ее восстановления и сохранения просто-напросто никто не занимается: у большинства муниципальных и региональных властей нет финансовых возможностей для этого; обеспеченные средствами инвесторы заинтересованы, главным образом, в размещении объекта в престижном месте, удобном и освоенном городском центре, чтобы архитектура его была представительна, а затраты на инженерную инфраструктуру минимальны. Зачастую созданные ими новоделы грубо вторгаются в тонкую, веками создававшуюся среду, однако в большинстве своем они и не слышали об этой проблеме; очень многие практикующие архитекторы считают, что их задача, следуя пожеланиям заказчика, в каждом новом объекте видеть свой архитектурный шедевр, а не оглядываться на прошлое; конфессии пока слабы: получая назад от государства монастыри и церкви, содержать их самостоятельно во многих случаях они не в состоянии.

Таким образом, в России на пути уничтожения исторической городской застройки сегодня нет серьезных препятствий, и она

В Ирландии начиная с 1990-х годов реконструкцию субсидирует государство — в долевом участии за счет налоговых поступлений. «Главная цель — сохранение страны, жизни и природы» — так определил парламент страны стратегическую задачу этой работы. На это направлено законодательство, все планирование реконструкции обращено к человеку как главному участнику процесса. Жестко соблюдается принцип партнерства общества и владельца: как правило, 20 % необходимых средств выделяет государство, 20 % — это кредиты банков и финансовых компаний, около 10 % — доля муниципалитета и только оставшуюся половину должен истратить владелец недвижимости.

В Великобритании с 1986 г. действует долгосрочная программа, нацеленная на развитие городов, координатором которой выступает Министерство по вопросам окружающей среды с широким привлечением городских муниципалитетов. Деньги, выделяемые министерством на реконструкцию, жилищное строительство, благоустройство запущенных городских территорий, повсеместно рассматриваются как «первый взнос», обеспечивающий проектную составляющую и последующее привлечение частного капитала.

Во Франции существует целостная, продуманная система мер в области налогообложения, формирования местных бюджетов, государственного субсидирования, частного кредитования и привлечения средств владельцев собственности, обеспечивающая и правовое, и экономическое развитие городской среды, в том числе исторической.

Из опыта европейских стран можно сделать ряд выводов: — общественность и правительства даже самых развитых европейских государств крайне обеспокоены деградацией своих исторических городов. В последние десятилетия разработаны и реализуются специальные программы, направленные на сохранение, поддержание и развитие городской застройки; — эти программы предусматривают правовые, финансовые, культурологические действия; — обязательным условием является постоянное участие в программе государственных органов, организующих и стимулирующих весь процесс;

— важнейшим условием успеха таких программ является привлечение к их реализации частного капитала и жителей, прозрачность и широкая информативность предлагаемых и осуществляемых мероприятий;

— в большинстве стран, где подобные программы начали выполняться в последние десятилетия XX в., сегодня можно видеть выдающиеся результаты, достигнутые в области сохранения и современного использования исторической городской среды».

Перспективная политика по отношению к историческим городам России, по мнению большинства специалистов, должна быть основана на переходе от охраны отдельных памятников к сохранению всей совокупности историко-культурного наследия, включающей не только выдающиеся памятники, но и историческую городскую среду, традиционные черты образа жизни, ремесла и промыслы, природное окружение и традиционные формы городского землепользования, этнокультурную среду.

Как указывается в «Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2015 г.», в настоящее время индустрия туризма в мире является одной из наиболее динамично развивающихся сфер в международной торговле услугами. В последние 20 лет среднегодовые темпы роста числа прибытий иностранных туристов в мире составили 5,1 %, валютных поступлений — 14 %. Если в 1950 г. число туристов во всем мире составляло 25 млн, а оборот туристской индустрии — 2,1 млрд долл. США, то, по данным Всемирной туристской организации при ООН (ЮНВТО), в 2006 г. в мире было зарегистрировано 846 млн прибытий туристов, а поступления от международного туризма достигли 733 млрд долл. США. По данным Всемирного Совета по туризму и путешествиям, в 2007 г. доля туризма в мировом ВВП составила 3,6 %, а с учетом вклада сопутствующих отраслей — 10,4 %. Многие страны Европы, такие как Швейцария, Австрия, Франция, Болгария, значительную часть своего благосостояния построили на доходах от туризма.

Известно, что наша страна насчитывает огромное количество культурных и природных достопримечательностей, а также иных объектов туристского показа. К ним, согласно данным Росстата, относятся 2 368 музеев (преобладающая часть в исторических городах), 590 театров, 67 цирков, 24 зоопарка, почти 99 тысяч памятников истории и культуры, 140 национальных парков и заповедников. В России в настоящее время действуют 103 музея-заповедника и 41 музей-усадьба (идентичные музеям-заповедникам по характеру деятельности объекты, отличающиеся, как правило, небольшой территорией). Музеи-заповедники игра-

^[1] Федеральное собрание Российской Федерации. Комитет по вопросам местного самоуправления. Доклад «О состоянии государственной политики о наукоградах и направлениях ее развития». М. 2006 г. Руководитель рабочей группы Г.К Сафаралиев, заместитель руководителя В.А. Лапин, секретарь Т.А. Сенаторова.

ют важнейшую роль в формировании привлекательного образа России за рубежом. Из 15 объектов культурного наследия, входящих в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, 12 находятся в составе музеев-заповедников. Вместе с тем, Россия, несмотря на колоссальный туристический потенциал, занимает весьма скромное место на мировом туристическом рынке. В 1990-х годах на долю России приходилось менее 1,5 % мирового туристического потока. За полтора десятилетия туристский поток в Россию существенно возрос, однако его масштабы на фоне стран-лидеров остались более чем скромными и составили в 2006 г. 2,4 % (20,2 млн чел.) от мирового уровня туристических прибытий. Еще более скромной была доля поступлений от международного туризма — 0,96 % (7 млрд долл.). Одновременно с международным туризмом в России имел место рост внутреннего туризма. В 2007 г. рост числа

хозяйственной специализации (прежде всего индустрия туризма).

Прошедшая в октябре 2008 г. по инициативе Союза архитекторов России и Российской академии архитектуры и строительных наук конференция «Исторический город и новая архитектура. Общество, государство, бизнес» наметила целый ряд направлений, которые могут улучшить ситуацию с историческими городами. Руководили работой конференции и обобщили предложения ее участников Ю.П. Гнедовский, А.П. Кудрявцев, В.И. Лепский, Ю.А. Сдобнов. С учетом высказанных на конференции рекомендаций отметим ряд важных позиций:

— Представляется крайне важным разработать и утвердить положение об историческом городе (поселении), критериев отнесения к историческому городу, а также реестра (списка, перечня) исторических городов и населенных мест.

— Необходимо обеспечить разработку полномасштабной федеральной программы «Сохранение и развитие архитектуры исторических городов». Отметим, что в принятой ранее одноименной программе 96,4 % средств было предназначено Санкт-Петербургу и лишь 3,4 % на весь массив исторических населенных мест. Вероятно, как вариант, было бы целесообразно в составе предложенной выше программы по социально-экономическому развитию небольших городов включить в качестве подпрограммы «Сохранение и возрождение историко-архитектурного наследия малых и средних городов России».

— Крайне важно существенно расширить объем финансовых ресурсов, направляемых на сохранение и реставрацию памятников градостроительства и архитектуры. Одним из возможных инструментов, позволяющих повысить финансовую дееспособность исторических городов, могла бы стать реализация предложения, высказанного на конференции, о введении «исторического сбора», который по аналогии с действующим курортным сбором не только стал бы стабильным источником поступления в доходную часть муниципального бюджета, но и повысил заинтересованность местных органов власти в сохранении и реставрации историко-культурного наследия, в комплексном развитии рекреационной сферы, в благоустройстве города и привлечения в него туристов.

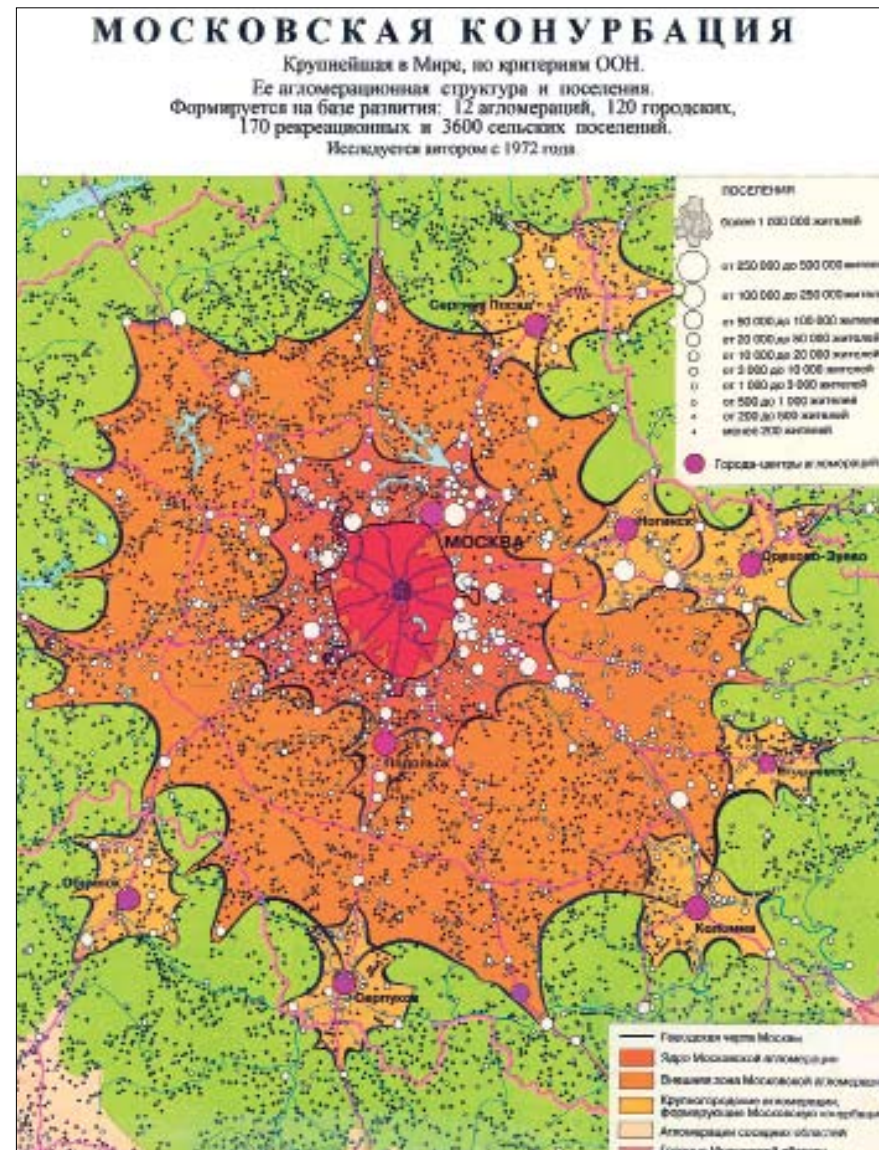
— Наряду с повышением участия государства необходимо уделить особое внимание частно-государственному и частно-муниципальному партнерству с бизнесом. Для этого создать систему стимулов для участия в финансировании проектов по историческим городам и обеспечить широкое распространение трастовой, доверительной формы управления, способствующей охране и реставрации историко-культурного наследия. У нас в стране есть весьма удачный опыт реализации этого метода в Торжке Тверской области. В качестве базовой основы проекта были положены стратегия социально-экономического развития города и генеральный план города. Проект позволил привлечь внебюджетные средства (прежде всего частного капитала) на реставрацию, восстановление объектов культурного наследия, на возрождение исторического центра города.

— Как зарубежный, так и отечественный опыт свидетельствует, что успешное решение общественно-важных проблем возможно лишь при активном участии населения как непосредственно, так и через органы местного самоуправления или объединения граждан.

Приведенные выше примеры из зарубежной практики свидетельствуют об эффективности этого направления. Нелишне вспомнить и российскую дореволюционную практику, связанную с деятельностью земств. И в наше время есть замечательные образцы целенаправленной общественной деятельности. Именно сплоченность в общих интересах граждан г. Мышкина позволила им возродить свой город и добиться на этой основе возвращение ему городского статуса.

В заключение следует отметить, что сохранение и восстановление историко-культурного и архитектурно-градостроительного наследия наряду с его важнейшей ролью в социальном и патристическом отношении, ни в коей мере нельзя рассматривать с сугубо затратных позиций, напротив, оно позволяет решить ряд важных социально-экономических проблем и России в целом. При умелом использовании историко-культурного и градостроительного наследия, как показывает зарубежный и отечественный опыт, это национальное богатство может стать существенным вкладом в социально-экономическое развитие страны.

¹⁸ «Турбизнес: постиндустриальный дрейф в сторону России». «Экономические стратегии». № 05—06/2008. стр. 162—169.



Карта Московской конурбации, разработанная заведующим отделом градостроительства и теории города ЦНИИП градостроительства, профессором А.М. Лолой

организованных туристов составил 7,7 % и достиг значения 28 млн. Однако, вероятнее всего, основную массу внутренних туристов составляли люди, чьи доходы за год повысились, но повысились недостаточно, чтобы они могли позволить себе выездной туризм. Основанием для такого утверждения служит тот факт, что туристическая инфраструктура России остается неразвитой, а стандарты сервиса — невысокими. Россия занимает 68-е место в рейтинге туристической привлекательности, рассчитанном по методологии Мирового экономического форума (2008 г.).¹⁸ Туризм оказывает стимулирующее воздействие на такие сектора экономики, как транспорт, связь, торговля, строительство, сельское хозяйство, производство товаров народного потребления, и должен составлять одно из перспективных направлений структурной перестройки экономики. Представляется справедливым мнение руководителей Российского НИИ культурного и природного наследия имени Д.С. Лихачева, Ю.А. Веденина и П.М. Шульгина, что для ряда регионов, не располагающих значительным промышленным или аграрным потенциалом, ориентация на историко-культурное наследие становится одной из реальных возможностей социального и экономического развития и может выступать как фактор

ОБУСТРОЙСТВО ВЕДОМСТВЕННЫХ ГОРОДОВ И РАЙОНОВ

Из истории строительства и расквартирования войск Министерства обороны «ГВСУ «Центр»

802

Спецстрой России

826

Закрытые административно-территориальные образования

828

Атомной промышленности

830

Научные комплексы и города науки

842

Инновационный центр «Сколково» — планируемый ультрасовременный научно-технологический комплекс

850

Обустройство иностранного дипломатического корпуса в России

852

Морской транспорт России как градообразующий фактор

860

Железнодорожный транспорт

в системе расселения и градостроительстве в России

868

Обустройство объектов топливно-энергетического комплекса Сибири

первопроходцами Миннефтегазстроя СССР

878

Коммунальная служба села

884

Дальстрой

890