

УДК 338 : 2
ББК 65.9 (2Р) 04

Э 402 **Экономическое развитие России: региональный и отраслевой аспекты.** Вып. 13 / под ред. Е.А. Коломак, Л.В. Машкиной. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2014. – 184 с.

ISBN 978-5-89665-292-2

На данных социологического опроса маятниковых мигрантов выявлены особенности пользования общественным транспортом в агломерации. Предложена модель распространения инновации, позволяющая интегрировать поведенческую экономику и агентно-ориентированное моделирование. Часть статей посвящена методическим вопросам использования модельного инструментария для анализа формирования и оценки эффективности реализации стратегий развития экономических субъектов. Рассмотрены и применены в расчетах различные типы экономико-математических моделей, в том числе: оптимизационные, на основе системной динамики, агентного моделирования и вычислимых моделей. На основе факторного анализа проведено сопоставительное сравнение динамики развития ряда стран Восточной Европы.

Чтобы устранить препятствие, мешающее использовать дискретные распределения, полученные путем квантования непрерывных распределений, предложено применять вероятностные интервалы Вексичко.

Сборник рассчитан на специалистов в области экономического анализа и экономико-математического моделирования.

УДК 338 : 2
ББК 65.9 (2Р) 04

ISBN 978-5-89665-292-2

© ИЭОПП СО РАН, 2014 г.
© Коллектив авторов, 2014 г.

ПРОБЛЕМА ВЗАИМОСВЯЗИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ АГЛОМЕРАЦИИ И ГОРОДА: ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ГРАНИЦЫ, РАЗЛИЧИЯ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ¹

Резюме

Определения города и определения агломерации обращаются к разным содержательным характеристикам. Таким образом, указать на различия между городом и агломерацией относительно легко на каждом конкретном примере, когда автор и читатель представляют контекст и социально-экономические особенности пространственного размещения, но гораздо сложнее в общем случае. В первую очередь это связано с тем, что определение агломерации отталкивается от понятия границ центрального города как чего-то самоочевидного, в то время как в обсуждении города в рамках социальной и экономической географии, а также сопредельных науках регулярно упоминается о неоднозначности этих границ. Более того, мы можем показать, что вменение традиционных для европейской и американской литературы трактовок границ города и пригорода, а также неурбанизированной территории в пределах агломерации при описании постсоветских городов приводит к системной ошибке. Города в России и некоторых других странах – это результат активного включения территорий и находящихся на них населенных пунктов в административные границы центрального города. По ряду социологических и антропологических характеристик эти населенные пункты остаются обособленными от городского ядра, исторически бывшего и остающегося центрального города. Таким образом, сложившиеся агломерации в большинстве случаев целиком оказываются внутри административных границ центрального города. Более того, мы не исключаем того, что в некоторых случаях внутрь административных границ города попадают поселения и территории, которые по формальным признакам не являются даже частью агломерации в традиционном ее понимании.

Почему вопрос определения агломерации стал актуальным

Мы являемся свидетелями массового поветрия проектной деятельности «создания и развития» городских агломераций. Специализированные группы экспертов, аналитиков и проект-

¹ Работа выполнена при поддержке Российского фонда гуманитарных исследований и Правительства Новосибирской области (проект № 13-13-54001).

менеджеров используют согласованные шаблоны стратегических планов, привязывают их к локальным условиям – географическим и экономическим. Разные стадии этого процесса с разных позиций описаны в работах Кормаковой Е.С. и Мокичева С.В. [16], Колганова А. [15], Победина А.А. [20], Козьмина А.П. [14], Бозе Э. [6], Гришечкиной И.Е. [11], Лесюты Н.В. [12] и многих других.

«В условиях России с ее гигантскими пространствами и расстояниями агломерации особенно востребованы. Благодаря им осуществляется эффективное экономическое сжатие территории... Благодаря близкому взаимному расположению этих взаимодействующих объектов в агломерациях повышается доля ближних связей, замыкающихся в территориально небольших агломерационных ареала, что дает значительный социальный и экономический эффект» [12]. У нас остаются вопросы, каким образом доказывается факт прямого социального и экономического эффекта от близости расположения, и как экономическое сжатие части пространства страны влияет на остальную, неурбанизированную и неагломерированную территорию. Важнее постулат о востребованности агломераций.

«До недавнего времени этот вопрос не выходил за пределы узкого круга специалистов. Однако в течение нескольких последних лет появилось ряд амбициозных проектов (в т.ч. проект «Большой Екатеринбург», предполагавший создание единого муниципального образования на территории Екатеринбургской агломерации), привлечших внимание общественности к Екатеринбургской агломерации и её развитию» [20]. Единое муниципальное образование – это не только упорядочение потоков налогов и снятие рыночных барьеров, но и концентрация государственного субсидирования и бюджетного финансирования, ориентированного на территории и население, в одних руках.

«Правительство Красноярского края в начале 2008 г. объявило о формировании красноярской агломерации – проекта национального масштаба, формирующего качественно новый уровень жизни населения, создающего новые перспективы гармоничного развития для всех областей жизнедеятельности, как в финансово-экономической и промышленной, так и в социально-культурных сферах... В системе расселения населения пригородные зоны имеют особое значение для городов, т.к. их взаимодействие между собой с течением времени становится всё более разнообразным, а усиление этого взаимодействия способствует превраще-

нию города в агломерацию... Для управления процессом создания Красноярской агломерации в марте 2008 года было создано государственное предприятие Красноярского края «Корпорация «Красноярск-2020». В апреле 2008 года им был объявлен конкурс на разработку «Стратегии социально-экономического развития Красноярской агломерации», который выиграла консалтинговая компания «Strategy Partners». [13]. Территория, которую необходимо превратить в агломерацию Красноярска – огромна (более 24 тыс. кв. км, что практически равняется территории Македонии и намного больше Словении), в то время как в пригородной зоне за чертой Красноярска проживают всего 190 тыс. человек (в пять раз меньше чем в Красноярске), из них больше 60 тыс. жителей – в двух компактных городах, Дивногорске и Сосновоборске. Превратить это пространство в урбанизированную или вовлеченную в городской образ жизни территорию, включая природные заповедники и попросту довольно дикие ландшафты – поистине масштабная задача.

«Все мы помним, как объединялись Иркутская область и УОБАО. Одним из главных девизов этого процесса (в который были вложены огромные деньги) стала фраза: «А мы и так всю жизнь прожили вместе!». Теперь нам говорят: «Агломерация фактически уже существует». И объясняют это маятниковой миграцией, то есть когда человек живет в одном городе, а работает (или учится) в другом. В Иркутск таким образом ездят пол-Ангарска и пол-Шелехова. На бытовом уровне агломерация должна помочь, в первую очередь, именно этим людям.

– Сейчас в разработке проект по отмене междугородных тарифов на звонки между Иркутском, Ангарском и Шелеховом, – говорит Светлана Калинина, пресс-секретарь Фонда регионального развития Иркутской области. – Очень важно решить транспортный вопрос: на дорогу люди должны тратить не более 40–50 минут. Будет ли это скоростной трамвай или другой вид транспорта, решится позднее.

Недавно Фонд регионального развития провел первое заседание по определению границ и структуры агломерации Иркутск – Ангарск – Шелехов. Эти города, без сомнений, в будущий проект входят. А вот Усолье-Сибирское уже не попадет точно. Уровень жизни в этом городе ниже, чем в «тройке» Иркутск – Ангарск – Шелехов, и на его выравнивание ресурсов пока недостаточно. Основные принципы, по которым определяются границы агломера-

ции: общая протяженность территории, сохранение границ муниципалитетов, маятниковая миграция, транспортная доступность, инфраструктурная обеспеченность» [15]. Можно снова воодушевиться масштабом проекта – территориальным охватом, ресурсоемкостью. Но для нас в данной цитате важнее всего подбор критериев – связность агломерации описывается в конкретных терминах, имеющих числовой параметр, что встречается весьма нечасто. С другой стороны, необходимость выравнивания уровня жизни поселений, включаемых в агломерационный проект, практически не упоминается в других случаях. Наоборот, авторы статей предполагают, что вовлечение поселка или села в орбиту агломерационного процесса является залогом если не процветания, то неуклонного подъема уровня жизни. Маятниковая миграция, истощение локального рынка труда, постепенная деградация товарных рынков не рассматриваются как неизбежные негативные факторы.

Одновременно есть ожидания какого-то федерального финансирования и общего улучшения экономической конъюнктуры под знаком улучшения инвестиционного климата. Скорее всего, если бы не было средств, выделяемых непосредственно на разработку текстов с обоснованием существования агломераций или необходимости их развития в новых, расширенных границах, то мы бы не видели такого многочисленного и не всегда разнообразного порождения новых описаний и определений, подкрепленных картами. Но поскольку финансирование неиллюзорно, то по логике трансформационной экономики появляются инициативные тексты, которые выглядят проектами и антиутопиями даже на фоне шаблонных «стратегий развития агломерации под ключ за две недели». На наш взгляд, 200 км Челябинск – Екатеринбург – из этого числа.

Определение города

- Относительно большое, относительно плотное и постоянное поселение социально гетерогенных индивидов [Вирт].

- Множество людей, коллективов, расположенных в замкнутом пространстве. Замкнутом в смысле территории, но не в смысле духовного и экономического влияния [Г.А. Гольц].

Главная отличительная черта города – способность к быстрому и эффективному накоплению и переработке информации. Экономический эффект от потенциальных транспортных коммуника-

ций. Величина достигнутой на транспорте гарантированной скорости передвижения, умноженная на нормативное время коммуникаций, явится линейным радиусом пространства, охваченного городской жизнью.

Разумеется, не все достижимые за это время точки, автоматически становятся частью города. Во-первых, для нас в данный момент важнее сомнение во включении в центральный город отдаленных эксклавов, достижимость которых даже с использованием скоростного внеуличного рельсового транспорта превышает современные представления о получасовой доступности (поскольку обычному жителю такого пригорода надо добраться от места жительства до своего терминала поезда-экспресса, а потом от центрального вокзала – до места предназначения). Во-вторых, сохраняется методическая проблема – при всем удобстве моделирования, ЦДР (центральный деловой район) никогда не вырождается в точку на карте. И достижимость места работы за полчаса для большинства жителей удаленного жилмассива может означать две пересадки и полтора часа в одну сторону для меньшинства.

В то же время, Пряников П., Зубков К., Размахнин А. [21], ссылаясь на ряд исследований, в том числе многолетний труд Г.А. Гольца [10], напоминают об условной урбанизации огромного количества поселений, формально считающихся городскими. Часть из этих поселений – это формальные самостоятельные поселки городского типа, но такая же по своим характеристикам рурализация (деурбанизация) касается огромной доли внутригородской застройки.

Городской образ жизни

Обобщая ключевые характеристики, подчеркнем, что городом мы можем назвать только ту часть административно очерченной совокупности территорий, где мы констатируем:

- гарантированную доступность и гарантированную скорость передвижения;
- жизненный уклад, который предполагает возможность и потребность обращения к транспортной коммуникации.

Мы далеки от оценки рурализации на основе вовлеченности горожан в распределенный образ жизни (то есть увлечение дачами в качестве источника продовольствия в квазитоварных объе-

мах). Стратегии выживания и оценка не только экономической эффективности, но и «панцирных» характеристик собственных овощей и ягод все же отделяет, на наш взгляд, покупку овощехранилища и сортового посадочного материала от разведения мелкого скота и птицы некоторым символическим дифференциалом. В то же время, нам необходимо подчеркнуть набор признаков, которые позволяют говорить о деурбанизации даже с точки зрения малоинформированного о жизненном укладе горожан наблюдателя.

Параметры под сомнением, которые являются характерной чертой постсоветских городов:

- состояние ЖКХ и других инфраструктурных элементов «социальных обязательств» – от водоснабжения и отопления до освещения и общественных туалетов;
- состояние дорог (в первую очередь, внутриквартальных, подъездных);
- состояние инфраструктуры, ориентированной на эффективность – розничные сети торговли и услуг, покрытие сигналом сотовой связи, возможности доставки товаров и услуг, рекламируемых в городском ядре именно как доставляемые по городу;
- доля населения, имеющего потенциальную возможность обратиться к рынку труда одного из городских ядер (зависит от неожиданных мелочей, например, резкое снижение комфорта посадки в электропоезда в зимнее время, увеличение времени в пути до остановки в весеннюю и осеннюю распутицу).

Определение агломерации

По мнению Победина А.А., «можно охарактеризовать городскую агломерацию как территориальное образование, соответствующее следующим признакам:

1. Скопление городов и других населенных пунктов на компактной территории;
2. Наличие одного и более центров – более крупных городов, вокруг которых формируется агломерация;
3. Наличие интенсивных производственных, хозяйственных, культурно-бытовых и рекреационных связей внутри агломерации;
4. Маятниковая миграция внутри агломерации;
5. Формирование на всей территории агломерации общего рынка труда, капитала, товаров и услуг» [20].

Городские агломерации выполняют важнейшую роль в развитии окружающего экономического пространства. Агломерация концентрирует трудовые, материальные и финансовые ресурсы, производственные мощности, разнообразные объекты экономики и социальной сферы. Соответственно, экономический потенциал агломерации также повышается по сравнению с другими территориями. Благодаря наличию городских агломераций более крупные территориальные образования (регионы) получают импульс экономического развития, поскольку именно в пределах городских агломераций, как правило, расположены предприятия лидирующих отраслей. В макроэкономическом масштабе система городских агломераций составляет опорный каркас расселения страны.

Токийская агломерация – все муниципалитеты, в которых, как минимум, 10% проживающих ездят на работу в 23 специальных района, 31 млн жителей (в Большом Токио – 13 млн).

Определение, принятое Федеральным статистическим управлением Швейцарии:

а) агломерации объединяют несколько муниципалитетов, по крайней мере, 20000 человек;

б) каждая агломерация имеет основную зону, ядро города, включающее в себя, по крайней мере, 10000 жителей;

в) каждая община агломерации имеет, по крайней мере, 2000 человек трудоспособного населения, из которых, как минимум, 1/6 заняты в основном городе (или группе основных городов для полицентрической агломерации);

г) для полицентрической агломерации дополнительными критериями могут быть:

- 1) отсутствие разрывов в застройке (сельскохозяйственные угодья, леса) более 200 метров;
- 2) превышение площади застроенной территории над незастроенной в агломерации составляет 10 раз;
- 3) рост численности населения в предыдущие десятилетия был не менее чем на 10 % выше среднего по Швейцарии.

Компактное скопление населенных пунктов, главным образом, городских, местами срастающихся, объединенных в сложную многокомпонентную динамическую систему с интенсивными производственными, транспортными и культурными связями (одинаковое определение дается разными авторскими коллективами в словарях и учебниках, например, Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. [22]).

Формирование агломерации может происходить двумя путями:

1. От города. Ограниченность ресурсов города при достижении порогового состояния развития принуждает переносить центр его тяжести в окружающий район. Все, что не помещается в ядре агломерации, выходит за его пределы. В пригородную зону выталкиваются промышленные предприятия, предприятия-смежники, филиалы, испытательные полигоны, НИИ и лаборатории, склады и т.д.

2. От района. В районах развития добывающей промышленности (бассейного освоения) среди территориальной группы городов сходной специализации постепенно выделяется наиболее значительный центр, развивающий функции организационно-хозяйственные, научные, проектно-конструкторские, культурные и т.д. и на этой основе становящийся одним из ядер агломерации [19].

Что входит в агломерации кроме городов-ядер

Мы полагаем, что многие уже обратили внимание на различие в подходах к описанию агломераций в урбанистической и географической литературе примерно до 2005 года и после. Агломерации «традиционно» состояли из центрального города-ядра, городов-спутников (в том числе спальных городов, где доминирует маятниковая миграция), рекреационных зон, практически целиком освоенных дачами, базами отдыха, пансионатами и детскими лагерями, а также попавшими в эту зону сельскими поселениями – которые влились также в городской рынок (рынок труда и продажи сельхозпродукции, который для них уже был городским). После 2005 года общим местом становится перечисление огромных неурбанизированных территорий, которые попадают в «зону влияния города» или даже в «территорию перспективного развития агломерации» по тем или иным критериям. Нередко возникает подозрение, что предложенные критерии заимствованы из другого аналогичного текста, где они не были первоначально дефиниционным признаком. Например, наличие маятниковой миграции в ближайший райцентр, поселок городского типа или небольшой город, не может быть характеристикой связи сельского района с областным центром.

Пэтси Хили [2] предполагает, что управление не городом (и не агломерацией), а городским регионом в целом – это основное

перспективное направление рассуждений об управлении. Можно спорить об идеологической оценке – является ли это признаком безудержного аппетита машины роста, городских корыстных элит, или неизбежной динамикой вовлечения больших пространств в комплексную систему ежедневного взаимодействия, перетоков грузов, энергии, информации, и миграций трудовых ресурсов.

В свою очередь Герберт Ганс [1] подробно разбирает мифологию различия пригородов и внутреннего города. По факту, внешние районы центрального города (а нередко и значительная часть массовой застройки городского ядра) мало чем отличаются от большинства пригородов, в том числе удаленных. Кочующие из учебников в публицистику и обратно примеры – это крайние, специфические случаи, которые даже на уровне модели должны встречаться относительно редко, как во внутреннем городе, так и среди пригородов.

Мы обращаем внимание на работы западных урбанистов еще и потому, что нередко тексты российских авторов, пропагандирующих развитие агломерации, явно или неявно предполагают, что пригороды будут соответствовать образу процветающего однородного скучного пригорода из американского сериала, с картинки из учебника социологии. Как мы только что уточнили, это – мифология даже для США, что уж говорить о небольших городах, попавших в зону влияния российского крупнейшего города.

Что называется городами в постсоветском пространстве

Административно определенные города советского периода, в особенности те, в которых присутствовали множество различных предприятий и других мест приложения труда (не обязательно из разных отраслей), фактически являлись слабо связанными агломерациями.

По Лаппо Г.М. [17]:

- территориальная сближенность городских поселений (их должно быть не менее 5, с общим числом жителей зоны спутников – не менее 50 тыс. чел.);
- компактность группировки (в зоне двухчасовой доступности) вокруг главного ядра;
- разделение труда между поселениями;
- развитие межселенных производственных, трудовых и культурно-бытовых связей.

Структура постсоветского города

Советские города получили разное наследство – в одних случаях это было продолжение истории большого города, иногда сильно пострадавшего от войны, в других – стремительная урбанизация на основе небольшого городка или даже нескольких сел. Как утверждают многие авторы, размещение и развитие городов при социализме не столько преследует цели реализации потенциала ЭГП, но во многом распространяет новый общественный уклад и служит проводником пространственной индустриализации.

История последних 25 лет сделала факторы развития и трансформации постсоциалистических городов гораздо более предсказуемыми и сходными. Но назвать эти факторы благоприятствующими никто не решится, а готовность управляющих структур к контролю и прогнозированию сталкивается со множеством противоречий (Глазычев В.Л. [9], Смит Д. [4]).

Таким образом, в постсоветском городе типичной остается картина, когда вокруг руин старого города, отчасти переживающего ре-коммерциализацию, располагаются промплощадки и жилые микрорайоны. Чем меньше потребность жителя «города» выезжать за пределы своего района, тем меньше издержек для инфраструктуры. Соответственно, наиболее эффективные социалистические города – это города с замкнутыми на себя обособленными районами и жилмассивами, в самом ярком проявлении – ЗАТО.

В соответствии с задачами развития городов с хорошим ЭГП и сильным инвестиционным потенциалом/активным инвестиционным климатом окружающие земли рассматриваются в первую очередь как ресурс развития. Присоединение территорий «Новой Москвы» является самым ярким примером [18].

Но как рассматривают прилегающие земли с точки зрения потребностей города в крупнейших провинциальных постсоветских городах?

Закон «О границах пригородной зоны города Новосибирска» был принят Постановлением Новосибирского областного Совета депутатов от 30.01.2003 № 93-ОСД. В законе, в его ст. 2, уточняется, что находящиеся в пределах внешней границы пригородной зоны земли населённых пунктов не имеют статуса пригородной зоны. Тем не менее внутри этой границы в сумме проживает 1,87 млн чел. (2009) на площади внутри периметра внешней границы пригородной зоны 18,6 тыс. км².

Постсоветская агломерация

Новосибирская агломерация. В работе Емельяновой Н.В. (Лесюты) упоминается особенность формирования Новосибирска как города – «...исторически выделялся как город нескольких поселений, находящихся рядом, с несколькими промышленными зонами. Но административно он стал муниципалитетом с большой территорией, внутри которой есть свои пустоты, разрывы между заселенными территориями» [12]. Рассмотрим в другой раз спорные суждения о доле населения городов-спутников, осуществляющих маятниковую миграцию. Обратим внимание, в первую очередь, на признание факта разрывности территории и явно выраженной маятниковой миграции между городскими районами. Автор упоминает исторический факт о включении в состав Советского района левобережной части (для создания полноценной партийной организации в районе), но оставляет за кадром столь же искусственное и одновременное включение в состав города сложившегося железнодорожного города-станции Инская (Первомайский район). Примечательно, что по сей день жители левобережной части Советского района (ОбьГЭС) при своих маятниковых поездках в ядро города дважды пересекают административную границу города.

В работе Григорьева В.А. «Границы и зоны влияния Новосибирской агломерации» критикуется использованный в Схеме территориального планирования Новосибирской области подход к определению границ агломерации, как изохроны 2-часовой транспортной доступности исключительно средствами общественного транспорта. Автор работы, напротив, утверждает, что в настоящее время большинство перемещений из центра агломерации на её периферию и в противоположном направлении происходит с использованием не общественного, а личного транспорта. Исходя из этого автор предлагает значительно большие радиусы доступности в пределах той же 2-часовой изохроны: 167 км по основным федеральным дорогам, 148 км по федеральным межобластным дорогам, 130 км по областным дорогам, 111 км по местным дорогам. Автор построил территорию агломерации как совокупность дорог, вдоль которых имеется по его расчётам 2-часовая транспортная доступность средствами личного транспорта, с 10-километровой зоной в каждую сторону от дороги. Таким способом построенная территория агломерации на севере и юге даже выходит за пределы

Новосибирской области, однако автор сознательно ограничил её областными границами, исключив фрагменты, заходящие в Алтайский край и Томскую область.

В таких границах, по подсчётам автора, площадь зоны 2-часовой транспортной доступности из Новосибирска составляет 24,4 тыс. км² и простирается до райцентров Чулым, Ордынское, Черепаново, Тогучин, Болотное.

Далее автор объединил построенную им зону 2-часовой транспортной доступности с пригородной зоной, согласно закону Новосибирской области № 93-ОЗ от 14.02.2003. Полученный результат был приведён автором в соответствие с существующей сеткой границ муниципальных образований. Таким образом определённая Новосибирская агломерация будет иметь площадь 32,6 тыс. км² и население 2,07 млн чел. При этом ядро агломерации (городские округа Новосибирск, Бердск, Обь, Кольцово и Новосибирский район) имеет площадь 3,44 тыс. км², население 1 644,9 тыс. жителей (2009), а периферия агломерации – площадь 29,13 тыс. км², население 425,1 тыс. жителей (2009). В ядре агломерации средняя плотность населения составляет 478 чел./км², а в периферийной зоне всего 14,6 чел./км² (в 33 раза меньше).

Площадь освоенной территории урбанизированной зоны (города и агломерации), приходящаяся на одного жителя – исторический и культурно определенный показатель. Тем не менее, его исторический рост согласован с развитием технологий и ростом экономического производства, и достигает 400–800 кв. метров на человека, то есть в урбанизированной зоне плотность населения составляет 1200–2500 человек на квадратный километр, при чередовании с неудобьями и лесными массивами снижается в несколько раз. Но вряд ли можно называть урбанизированными территориями пространства с плотностью населения меньше 100 человек на квадратный километр. В городе нормальная плотность населения – от 5 до 50 тыс. человек на квадратный километр.

Кроме того, обратим внимание, что 2-часовая изохрона доступности средствами общественного транспорта – это не прихоть новосибирских законодателей или чиновников, а сложившееся в литературе по геоурбанистике определение [19]. К тому же, возникает стойкое ощущение, что изохрона Григорьева проведена от административной границы Новосибирска (как мы ранее упомянули, включающего пустыри и исторически обособленные поселения), в условиях пустых дорог и 100% видимости. Для абст-

рактных математических моделей это было бы очень сильным допущением, для повседневной жизни обитателей огромной территории – неприемлемое заблуждение.

Общее методическое замечание

При изучении пространственного развития современного города мы сталкиваемся с проблемой нечеткости территориальных границ. С одной стороны, присутствуют исторические границы города, с другой – существуют границы муниципального образования, городского округа или городского поселения, которые могут быть шире исторической городской черты. Эта неопределенность, в частности, проявляется в двойственности статистической информации относительно городов. Наконец, при анализе многих городов исключительно в упомянутых границах за пределами нашего внимания оказывается зона активного экономического влияния города. В ряде случаев, если не знать об административных границах, бывает трудно отделить территорию города и ближайших пригородов (в частности, может присутствовать сплошная многоэтажная застройка на всей этой территории). Суть проблемы заключается в том, что город как экономический феномен постоянно развивается, а административные границы – явление статичное, и на их определение могут влиять факторы внеэкономического характера (к примеру, муниципальная реформа). Решением обозначенной проблемы является анализ не только города в пределах его административных границ, но и территорий, тяготеющих к городу благодаря устойчивым социально-экономическими связям, иными словами, основным объектом анализа должна стать городская агломерация [20].

Почему борьба за агломерации?

Наиболее корректно и в то же время откровенно мотивацию стимулирования развития агломераций излагают Кормакова Е.С. и Мокичев С.В., обсуждая факторы формирования инновационных агломераций на территории Татарстана: «Сегодня агломерирование становится ключевым инструментом развития страны и ее территорий, который обеспечивает высокое качество жизни на-

селения, создает комфортную среду для развития бизнеса и повышает конкурентоспособность России как единого целого, связанного с опорным каркасом расселения – транспортной, энергетической инфраструктурой – и ориентированного на инновационный сценарий развития. С одной стороны, необходимость диверсификации экономики предопределяет актуальность задачи стимулирования процесса формирования агломераций, с другой – агломерация – объективный процесс развития региональной экономической системы, способный обеспечить формирование центров регионального развития, сгладить дифференциацию в уровнях и темпах развития территорий, а также создать условия для более эффективного развития инфраструктуры» [16].

Интерпретация

В главе «Присвоение пространства» своей книги «Город без границ» В.Л. Глазычев, не акцентируя на этом внимания, противопоставляет два способа освоения пространства – постепенное разрастание освоенной территории и продвижение границы, либо символическое присвоение большого куска исторически позже, чем начальное освоение новых земель, за счет активности малых групп [9]. На наш взгляд, урбанистическое присвоение территорий в СССР (и впоследствии в России) построено по обратному алгоритму – символическое включение значительных территорий без признаков (а нередко, и без предпосылок) урбанизации, затем органическое развитие без препятствий где-то внутри этих границ.

Кроме того, за последние 60–100 лет большинство российских городов (а также городов Украины, Белоруссии, Казахстана) «нахватали» территорий с запасом. Отставание урбанизации, рурализация внутригородских территорий, огромные пространства, не использующиеся даже для рекреационных целей или для экологического оборота, – характерная черта постсоветских крупнейших городов. Но механизмы «машины роста», описанной Логаном и Молотчем [3], работают неизбежно в рыночной экономике, даже при условиях российской глубинки, где основной финансовый источник – не налоги снизу, а субсидии сверху. Постоянная борьба за количественный прирост – родовая черта городских элит, независимо от того, речь идет о Питтсбурге, Олбани, Карангеде или Иркутске.

Постановка проблемы: определение истинных городов и их границ

В публикации Пряникова П., Зубкова К., Размахина А. есть ссылка на исследование немецкого института страноведения, проведенного в 1996 г. исследование российских городов «... По принятым в Германии критериям, городами в России были признаны только 5 населённых пунктов: Москва, Тольятти, атомграды Сосновый Бор и Десногорск, Нерюнгри (в Якутии). С некоторой натяжкой, по немецким меркам, к городам можно также было отнести ещё 46 российских населённых пунктов (в т.ч. и Санкт-Петербург; больше половины этого списка – нефтедобывающие города, вплоть до самых «экзотических», типа Жирновска в Волгоградской области). Согласно мониторингу немецкого института страноведения, 36% российских городов (в них проживало около 26% населения РФ) ни по каким критериям не могли быть отнесены к городам в западном понимании. Таким образом, в западном понимании уровень урбанизации в России снижается вообще до 47–49%.» [21].

Возможно, методический инструментарий немецких страноведов позволит уточнить состав крупнейших агломераций, в том числе тех районов жилой застройки, которые формально включены в административный состав центрального города. С другой стороны, даже урбанизированные поселения, без признаков рурализации, необходимо дифференцировать на входящие в состав центрального города, являющиеся обособленными поселениями в составе агломерации (даже если они при этом считаются частью города), и не находящиеся в составе агломерации. Например, в Новосибирске произошло явное поглощение центральным городом Криводановки и Кривошеково (независимо от прохождения городской черты), в то время как Кольцово и Пашино остаются за пределами города, являясь частью агломерации, находясь притом в различном статусе (Пашино – административная часть центрального города, Кольцово – наукоград).

Очевидными шагами должны являться:

- Замеры реального положения дел с маятниковыми миграциями (вовлеченность по микрорайонам и пригородам, средняя реальная продолжительность поездки).

- Поиск идентификаторов и маркеров (розничные сети, интенсивность трафика) городского ядра, «города-агломерации» и дальних пригородов.

Известным фактом является то, что в некоторых случаях жители ряда отдаленных районов говорят о своей поездке в центральную часть «поезде в город».

До сих пор не были четко сформулированы исследовательские вопросы, которые бы стали основой для методических поисков:

- Для каких отдаленных районов это характерно, для каких – случается редко, для каких – маловероятно?

- Связана ли такая дифференциация с расстоянием, временем в пути в час-пик или с функциональными различиями / структурой агломерации?

- Относятся ли такие определения к регулярным поездкам (на работу, на учебу), к систематическим (шопинг, обращение к специалистам, регулярная рекреация) или к эпизодическим, может ли эта дифференциация носить характер, сопряженный с другими переменными?

- Относятся ли такие оценки лишь к городскому ядру, районам, лежащим по пути (начиная с какого предела)?

В качестве образца единых городов, эмпирических референтов понятия центрального города, противопоставленного агломерации, автор хотел бы привести историческую (не только с застройкой старше 100 лет, но и все, что входило в подчинение Ленсовета до волонтаристского присоединения Петродворца, Пушкина и других городов) часть Санкт-Петербурга, а также город Сургут.

Литература

1. **Gans Herbert.** Urbanism and suburbanism as ways of life: a reevaluation of definitions // *Metropolis: center and symbol of our times/* edited by Philip Kasinitz. – NY: New York University Press, 1995.

2. **Healey Patsy.** Urban ‘Regions’ and their governance // *Readings in urban theory.* – Oxford UK: Wiley-Blackwell, 2011.

3. **Logan John, Molotch Harvey.** Urban fortunes: the political economy of place. Berkeley University of California Press, 1987, 2007.

4. **Smith Dadid.** The Socialist City // *Cities after socialism: Urban and regional change and conflict in post-socialist societies.* – Oxford UK, Cambridge USA: Blackwell, 1996.

5. **Socio-spatial** structures of cities/ Burtenshaw S., Bateman M., Ashworth G.J. *The European City: a western perspective.* – London: David Fulton Publishers, 1995.

6. **Бозе Э.** Городская агломерация: старое название – новое содержание.// *Российское Экспертное Обозрение.* – 2007. – № 4–5 (22).

7. **Вергинская Т., Богданович А., Булко О.** Концептуальная модель развития городов-спутников Минска. – Минск: Институт экономики НАН Беларуси, 2013.
8. **География.** Современная иллюстрированная энциклопедия / Под редакцией проф. А.П. Горкина. – М.: Росмэн, 2006.
9. **Глазычев В.Л.** Город без границ. – М: Территория будущего, 2011.
10. **Гольц Г.А.** Влияние транспорта на пространственное развитие городов и агломераций // Проблемы современной урбанизации. – М.: Статистика, 1972.
11. **Гришечкина И.Е.** Роль Владивостокской агломерации в развития южных территорий Дальневосточного федерального округа // Дальневосточный инвестиционный конгресс. (Владивосток, 5–7 сентября 2013). – Режим доступа: http://worldbridges.ru/ru/total-materials/ol_ladivostokskoj_aglomeratsii-_v_razvitiija_juzhnyx_territorij_alnevostochnogo_federalnogo_okruga
12. **Емельянова (Лесюта) Н.В.** Агломерационные процессы и трансформация расселения Сибири // Демоскоп Weekly. – 2012. – № 517–518, 1–19 августа.
13. **Козарез И.М., Соколовский А.А.** Красноярская агломерация в системе расселения региона // Бизнес, менеджмент, право. – 2009. – № 2. – С. 92–94. – Режим доступа: http://bmpravo.ru/show_stat.php?stat=354
14. **Козьмин А.П.** Проект развития Иркутской агломерации. – Режим доступа: www.csr-nw.ru/upload/file_category_1026.pdf
15. **Колганов А.** Деревни хотят в город // СМ номер один. – 2007. – № 5. 9 февраля. – Режим доступа: <http://baikalpress.ru/friday/2007/05/009001.html>
16. **Кормакова Е.С., Мокичев С.В.** Агломерации – стратегическая составляющая устойчивого развития региональной экономической системы // Экономические науки. – 2011. – № 8 – С. 99–103. – Режим доступа: <http://ecsocman.hse.ru/text/50307427>
17. **Лаппо Г.М.** География городов. – М.: Владос, 1997.
18. **Махрова Т., Нефёдова Т., Трейвиш А.** Московская агломерация и «Новая Москва» // Pro et Contra. – 2012. – № 6 (57), ноябрь–декабрь. – С. 19–32.
19. **Пивоваров Ю.Л.** Основы геоурбанистики. – М.: Гуманитар. изд. центр «Владос», 1999.
20. **Победин А.А.** Проблемы развития Екатеринбургской городской агломерации // Муниципалитет, экономика и управление. – 2012. – № 2. – Режим доступа: <http://municipal.uara.ru/ru-ru/issue/2012/02/05/>
21. **Пряников П., Зубков К., Размахнин А.** Земля – кормилица горожанина. Свободная пресса. – 2011, 29 апреля. – Режим доступа: <http://svpressa.ru/society/article/42782>
22. **Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б.** Современный экономический словарь. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2007.
23. **Холина В.Н.** Общественная география современного мира: УИМК. – М.: ООО Дрофа. – Режим доступа: <http://school-collection.edu.ru/catalog/res/e89f9c43-a79d-11db-abbd-0800200c9a66/?>
24. **Экономическая и социальная география / М.М. Голубчик и др.** – М.: Владос, 2003.