

УДК 332.1-711

ББК 65.050.23

П 58

Р.А. Попов

Доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой технологии, организации, экономики строительства и управления недвижимостью Кубанского государственного технологического университета, г. Краснодар. Тел.: (918)188-84-79, e-mail: popovra51@gmail.com.

М.А. Якимова

магистрант кафедры технологии, организации, экономики строительства и управления недвижимостью Кубанского государственного технологического университета, г. Краснодар. Тел.: (918)390-81-74, e-mail: m.a.ykimova@gmail.com.

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОЛИЦЕНТРИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ КРУПНОГО ГОРОДА

(Рецензирована)

Аннотация. В условиях интенсивного разрастания городов-миллионников актуализируется задача сокращения потока суточной миграции населения в границах городской территории. Одним из путей решения этой задачи может стать переход в планировке городов от моноцентрической к полицентрической схеме организации городской территории. Создание в границах крупного города несколько центров, каждый из которых содержит полный набор элементов городской жизни: проживание, бытовое обслуживание, работа, культурный досуг — позволит существенно изменить технологию городского хозяйства, сократить пассажиропотоки, повысить уровень комфорта для населения.

Ключевые слова: городские полицентры; зонирование территории; суточная миграция; мотивация размещения бизнеса; экология

R.A. Popov

Doctor of Economics, Professor, Head of Technology, Organization, and Economy of Construction and Management of Real Estate Department, Kuban State Technology University, Krasnodar. Ph.: (918)188-84-79, e-mail: popovra51@gmail.com.

M.A. Yakimova

Undergraduate of Technology, Organization, and Economy of Construction and Management of Real Estate Department, Kuban State Technology University, Krasnodar. Ph.: (918)390-81-74, e-mail: m.a.ykimova@gmail.com.

ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC ASPECTS OF A POLYCENTRIC MODEL OF A MEGACITY

Abstract. The paper considers the problem of reducing the flow of migration within the boundaries of the urban area in the conditions of intensive expansion of megacities. One of the ways of solving this problem is a shift in urban planning from mono-centric to polycentric scheme of the urban area organization. The authors substantiate that the creation of a megacity within the boundaries of several centers, with a full set of city life, accommodation, public services, work, social activities, will significantly change the technology of municipal economy, reduce passenger traffic, and increase the level of comfort for the population.

Keywords: urban poly-centres; territory zoning; daily migration; motivation of business location; ecology.

В современном мире большие города не могут существовать в неизменном виде. Этот факт подтолкнул архитекторов, экономистов и демографов к поиску новых решений в градостроительной теории и практике.

Практически все старые города развивались по одному сценарию — от центра к окраинам. Этот принцип оставался неизменным в Индии, Китае, Египте, Греции, Риме, Европе и Америке на протяжении веков. Причины выбора единой модели очевидны: разрастание шло радиально — от центра (крепости, ратуши, торговой площади) к окраинам, а кольцо крепостных стен обеспечивало наилучшую защиту от нападений.

Сегодня такие факторы планировки города неактуальны. Быстрый рост мегаполисов в последние сто лет привел к тому, что моноцентрическая модель организации городского пространства привела его инфраструктуру в тупиковое положение. Города стали несоразмерны интересам современного человека, для которого главным фактором городского комфорта является экономия времени. Моноцентрическая планировка города вынуждает его население затрачивать ежедневно по несколько часов на дорогу, которая в основном носит радиально ориентированный характер (от периферии к центру и обратно). Предпринимаемые в Москве, Санкт-Петербурге и других мегаполисах попытки демпфирования таких потоков путем создания в периферийной зоне города производственных объектов в некоторой части решают данную проблему и все же требуют совершенствования в направлении более точного учета интересов соответствующих групп населения. Что касается города Краснодара, то здесь градостроители пока идут по пути выделения специальной Восточной промзоны, что несколько улучшает экологическую обстановку, но не снимает проблему сокращения маятникового пассажиропотока с Запада на Восток.

До последней четверти XX в. решением проблемы разраставшейся территории города был автомобиль. Но в последующем он же стал одним из основных источников жизненных неудобств. Моноцентрический город не в состоянии «переварить» вечерние и утренние радиальные потоки транс-

порта, перевозящего горожан к месту работы и домой, магистрали задыхаются от пробок, люди — от смога. У этой проблемы, общей для всего мира, есть название — *urbansprawl* («расползание мегаполиса»). Адекватный ответ на сопряженные с этим явлением вызовы ищут все крупные города. Наиболее популярный способ смягчения этой проблемы — ограничение движения личных автомобилей в центре с одновременным созданием перехватывающих парковок и совершенствованием системы общественного транспорта. Но даже авторы такой идеи считают, что она не решит проблему при моноцентрической схеме города, особенно мегаполисов.

Ком проблем, порождаемых моноцентризмом, будет только расти вместе с увеличением масштабов городов. Ход истории свидетельствует о том, что дальнейшая урбанизация неизбежна, причем в крупных городах она носит ускоренный характер. Если в 1900 г. в городах жили всего 4% землян, то, по прогнозам ООН, к 2020 г. доля городского населения в мире вырастет до 80%. Примеры крупнейших городов планеты (Токио, Сан-Пауло, Нью-Йорк) свидетельствуют о том, что безудержному росту мегаполисов нет альтернатив. В таких городах эффективнее решаются основные градостроительные проблемы, выше комфортность, увереннее чувствует себя бизнес. Тем не менее, одним из препятствий дальнейшему развитию мегаполисов выступает моноцентризм планировки, который в конкретных городах разрешается в индивидуальном порядке — в основном по линии создания городских локалитетов в виде городов-спутников, сочетающих в себе и дом, и работу.

Решением названных выше проблем может стать внедрение полицентрической модели, в логике которой нынешним проблемам мегаполисов просто неоткуда будет взяться. Отказ от моноцентризма не только разгружает городские транспортные магистрали, уменьшает ежедневную маятниковую миграцию населения, но и решает другие болезненные вопросы. Полицентрическая модель сохраняет исторический центр города в том виде, в каком он существует. Она позволяет кардинально изменить транспортные потоки, замкнув их в значительной части внутри территориально-хозяйственных кластеров в виде

локализованных полицентров. В качестве упрощенной модели полицентрической организации городской территории можно рассматривать курортные города Сочи, Анапу и Кисловодск, в которых жилые массивы с бытовыми блоками группируются вокруг санаторных комплексов, как мест приложения труда [1, с. 43—50].

Идея полицентризма сама по себе не нова. Это один из краеугольных камней нового урбанизма — градостроительной концепции, разработанной в начале 1980-х гг. группой американских архитекторов-новаторов. Концепция подразумевает возрождение небольшого компактного пешеходного города (или района) в противовес автомобильным пригородам. До любой точки притяжения — транспортной остановки, магазина, поликлиники, места отдыха — должно быть несколько минут ходьбы. Город, по мнению идеологов нового урбанизма, должен быть доступен для человека без машины. Внутри кластера она не нужна (в крайнем случае ее успешно заменяет велосипед), а от одного центра полицентрической системы до другого проще и быстрее добираться на скоростном общественном транспорте. Основная мысль новых урбанистов — люди должны жить, работать и отдыхать в одном и том же месте, поэтому полицентрическая агломерация делится на самодостаточные кластеры. Между ними пролегают границы, в качестве которых оптимально использовать элементы ландшафта — реки, пруды, леса, парки. При остром дефиците места роль разграничительных линий могут выполнять бульвары, пешеходные зоны и даже фасады, решенные в едином архитектурном стиле. У каждой общины, города, района — свое собственное лицо, воплощенное в центре.

Транспортная инфраструктура полицентрического города должна не только соединять все его районы, но и обеспечивать ощущение целостности агломерации. При таком построении территориального хозяйства в качестве более дешевого и эффективного средства передвижения целесообразно применять надземный скоростной экспресс. Транспортное развитие должно развиваться так, что вне исторического центра кластеры соединяет скоростной надземный рельсовый поезд, идущий, вероятно, в полосах отвода существ-

вующих железных дорог. Предварительные оценки показывают, что в Краснодаре имеются резервы для организации подобного транспорта в полосе железных дорог в северном и восточном направлениях.

Эффективную компоненту скоростным железнодорожным маршрутам в городе могут составить скоростные автобусы. В пользу такого решения транспортной проблемы говорят следующие показатели: по разным оценкам, для перевозки 50 тыс. человек в час на автомобиле требуется полоса движения шириной 175 м, на автобусе — 35 м, на скоростном надземном поезде — 9 м.

Краснодар в выходные дни и будни — это два разных города. В субботу и воскресенье всё разбито по кластерам — рекреация, культурный досуг, спорт, покупки, развлечения. В рабочий день — напротив: утром все устремлены к местам работы, вечером — обратно. А всё предыдущее — до выходного дня.

Названные обстоятельства дают основание для создания механизмов к децентрализации деловой активности — прежде всего, создания рабочих мест производственного направления и сферы услуг. Но это сопряжено и с определенными рисками, хеджировать которые должны местные и региональные власти путем установления местных заказов на продукцию, выдачи гарантий по производственным кредитам, предоставления помещений и земельных участков под производственное предпринимательство.

Без децентрализации деловой активности не удастся добиться сокращения ежеутренних и ежевечерних внутригородских миграций. Можно считать приемлемым такое положение, когда около 50% населения района работает в границах зоны проживания. Это означает, что кардинального совмещения мест работы и проживания у большинства краснодарцев можно добиться только при условии отказа от моноцентрической деловой структуры города. Для этого каждый кластер должен найти свою идентификацию. Одни территории (Юбилейный, Гидрострой, Комсомольский) исторически уже сложились в качестве кластеров. Но в них недостает деловой компоненты. Ведь для эффективной трудозанятости и комфорта нужны не рабочие места сами по себе, а места прило-

жения труда с учетом предпочтения конкретных групп населения. Решение такой задачи посылно решению методами экономико-математического моделирования для слабо структурированных систем [2, с. 208—220].

Исходя из мирового опыта, можно считать перспективным создание в областных центрах с миллионным населением образовательных центров университетского типа, в которых на одной территории находятся все учебные корпуса, технопарки, исследовательские лаборатории, общежития для студентов и жилищно-бытовые комплексы для преподавателей и работников обслуживающей сферы [3, с. 180—

190]. В качестве эффективного примера такой организации городской территории выступает Кубанский государственный аграрный университет. Неплохие перспективы в этом отношении у Кубанского государственного технологического университета и Кубанского государственного университета.

В ракурсе градостроительной проблемы полицентров многим территориальным образованиям еще предстоит найти свое лицо. Это связано с постепенным, через обсуждения, вычленением кластеров, сначала на бумаге, а затем, после принятия соответствующих программ, поэтапным их осуществлением.

Примечания

1. Попов А.Р. Управление ресурсами курортно-рекреационной сферы: организация и финансирование: монография. М.: Вузовская книга, 2011. 176 с.
2. Горелова Г.В., Захарова Е.Н., Радченко С.А. Исследование слабоструктурированных проблем социально-экономических систем: когнитивный подход. Ростов н/Д: Изд-во РГУ, 2006. 332 с.
3. Попов Р.А. Региональное управление и территориальное планирование: учебник. М.: ИНФРА-М, 2013. 288 с.

References:

1. Popov A.R. Resource management of resort and recreational areas: organization and financing: a monograph. M.: High school book, 2011. 176 pp.
2. Gorelova G.V., Zakharova E.N., Radchenko S.A. Research of weakly-structured problems of social and economic systems: cognitive approach. Rostov-on-Don: Publishing House RGU, 2006. 332 pp.
3. Popov R.A. Regional management and spatial planning: textbook. M.: INFRA-M, 2013. 288 pp.