

# ЧЕЛОВЕК И ГРАЖДАНИН В СИСТЕМЕ БЕЗОПАСНОСТИ

И. В. Федякин

## К ВОПРОСУ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА ПОЛИТИКИ РАЗВИТИЯ МЕГАПОЛИСОВ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

*Аннотация.* В статье рассматриваются возможности и пределы заимствования опыта ряда ведущих стран мира в политике формирования и развития мегаполисов для российских условий. Дается оценка некоторым направлениям данной политики, позволяющая выделить ее сильные и слабые стороны. Для современной России вопрос о выстраивании полноценной и целенаправленной политики формирования и развития мегаполисов имеет весьма важное значение. Это обусловлено как экономическими, так и в значительной степени демографическими причинами.

**Ключевые слова:** политология, политика, мегаполис, национальная безопасность, Россия, зарубежный опыт, транспорт, ценности, урбанизация, интересы.

**Д**ля современной России вопрос о выстраивании полноценной и целенаправленной политики формирования и развития мегаполисов имеет весьма важное значение. Это обусловлено как экономическими, так и в значительной степени демографическими причинами. Как отмечает отечественный автор С.Л. Байдаков, с 2007 г. число городских жителей России впервые превысило сельское население<sup>1</sup>.

Весьма перспективным представляется использование в России той части зарубежного опыта организации жизни в крупных мегаполисах, которая касается организации центральных районов. В центральных районах многих западных мегаполисов, особенно это касается Западной Европы, организованы обширные переходные зоны. В настоящее время, в частности, в Москве условия для организации пешеходного движения постоянно ухудшаются. В этом плане пешеходы оказываются вынуждены передвигаться по тротуарам, заставленным припаркованными автомобилями<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> См.: Байдаков С.Л. Концептуальные и методологические основы построения системы стратегического управления мегаполисом. Калуга: Манускрипт, 2009.

<sup>2</sup> Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни. М.: ИД «Территория будущего», 2011. С. 58-59.

Важным моментом, который присутствует в зарубежном опыте градостроительной политики, является создание автономных сетей скоростных автомобильных магистралей (фривеев, моторвеев, автобанов). Для этих трасс характерен контролируемый доступ.

В настоящее время в России реализуется модель формирования аэрополиса. Соответствующий проект создается на базе крупнейшего российского аэропорта Домодедово. До 2020 г. в него планируется вложить 126 млрд. рублей. Перед аэровокзальным комплексом планируется построить новый отель, соединенный переходом с пассажирским терминалом и многоуровневый паркинг. Справа от терминала будет построено крыло будущего сегмента пассажирского терминала Т3. Железнодорожная платформа Аэроэкспресса тоже будет реконструироваться и в настоящее время находится в стадии проектирования.

По нашему мнению, важным направлением организации жизни в мегаполисах в условиях России является подземное строительство. Сейчас именно в рамках этой модели у России достаточно большое количество перспективных проектов.

Еще в 2005 г. московские власти заявили о потенциале размещения автоматизированных паркингов под дном Москвы-реки. Сегодня проект первой

подводной автостоянки, которая должна будет разместиться под Водоотводным каналом от памятника Петру Первому до Малого Каменного моста, готов, однако, не имеет достаточных инвестиций.

Так, в 2008 г. было заявлено о том, что Бельгийская компания «Eurostation», специализирующаяся на строительстве подземных туннелей и вокзалов, построит «подземный город» под Киевским вокзалом Москвы. В соответствии с данным проектом предполагается, что под железнодорожными путями Киевского вокзала, расположенного примерно в шести километрах от Кремля, будет обустроен гигантский комплекс с офисными помещениями, гостиницами, коммерческими центрами, паркингами и даже парком общей площадью 2,4 млн. кв. м, что эквивалентно 240 футбольным полям.

Есть и более амбициозные планы по строительству под Москвой полноценного подземного города. В сентябре 2010 г. архитекторы подведомственного мэрии НИИПИ Генплана выступили с идеей строительства под Москвой системы автомагистралей, пешеходных зон, скверов, магазинов, офисов, музеев и даже «велополитена». В НИИПИ Генплана определили порядка 40 мест под подземное строительство. В первую очередь это места около станций метро и железнодорожных платформ. Здесь планируется размещать гипермаркеты, рестораны, кинотеатры и фитнес-центры.

Еще одна идея мэрии Москвы состоит в том, чтобы осуществить в пределах Садового кольца строительство подземных галерей путем объединения подвальных помещений. «Сейчас большинство из них завалено хламом и заселено крысами. Если подвалы очистить и прорыть между ними подземные ходы, получится что-то вроде подземных пешеходных переходов. Причем туда можно будет спускаться прямо из подъезда дома. Спустился и идешь себе прямо к метро», – так планируют в НИИПИ Генплана<sup>3</sup>.

Несмотря на перспективность данного проекта, сами разработчики осознают его сложность. Отмечается, в частности, что Москва находится на стыке трех геологических платформ. В связи с этим имеются карстовые зоны, а также не слишком хорошие для подземного строительства грунты. Москва характерна наличием множества подземных рек и даже озер. Тем не менее, разработчики нового

проекта полагают, что каких-либо серьезные опасностей для провалов и обрушений домов в ходе его реализации не возникнет.

В октябре 2011 г. руководитель департамента градостроительной политики Москвы С. Левкин высказал идею о том, что между МГУ им. Ломоносова, Большим Московским Государственным цирком, Детским Музыкальным Театром им. Н. Сац и станцией метро «Университет» может появиться подземный переход с торговыми комплексами, общепитами и парковкой<sup>4</sup>.

В марте 2005 г. ЦСР «Северо-Запад» был подготовлен доклад «Мегаполис Москва-Санкт-Петербург: двигатель постиндустриального развития России». Как видно из самого названия доклада, в соответствующем документе ставилась задача формирования полноценного мегаполиса на участке Москва – Санкт-Петербург.

В России в 2008 г. был разработан Проект «Климатические стратегии для российских мегаполисов» на период с апреля 2008 г. по март 2010 г.<sup>5</sup> Данный проект осуществляется российской общественной организацией «Эколайн» и консультационной компанией «Acclimatise» (Великобритания) при поддержке Фонда стратегических программ (SPF) Министерства иностранных дел Великобритании. Цель проекта состоит в том, чтобы на примере Москвы как модельного города обеспечить российские мегаполисы научно-методической базой, необходимой для сокращения их вклада в изменение климата и для адаптации к ожидаемым климатическим изменениям. Данный пример показывает, что Россия готовится к аккумулированию британского опыта по климатической политике в мегаполисах и использованию этого опыта на своей территории.

В настоящее время мегаполис Москва испытывает серьезный дефицит протяженности автомобильных дорог. По данным на начало 2012 г., указанный дефицит составлял примерно 450 км, дефицит линий метро – более 100 км<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> См.: Огилько И. Возле МГУ им. Ломоносова может появиться подземный город // Российской газета. 2011. 19 октября.

<sup>5</sup> См.: Проект «Климатические стратегии для российских мегаполисов». 2010. 16 марта. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.russian-city-climate.ru/roundtable160310/handout.pdf>.

<sup>6</sup> См.: Официальный сайт Московского метрополитена [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://old.mosmetro.ru>.

<sup>3</sup> См.: Власти Москвы хотят построить подземный город // Взгляд. 2010. 1 сентября.

В контексте вопроса решения транспортной проблемы для России представляется важным опыт Сеула. Интерес России к южнокорейскому мегаполису иллюстрирует тот факт, что в феврале 2011 г. мэр Москвы С. Собянин посетил столицу Южной Кореи. Особое внимание московского градоначальника привлекло то, как азиатский мегаполис справляется с организацией транспорта. Южная Корея сделала серьезный прорыв в развитии своей транспортной инфраструктуры в последние семь лет. Этого удалось достичь за счет значительных инвестиций в развитие городской инфраструктуры. В результате в городе удалось снять проблему ежедневных многокилометровых пробок. В целом на текущий момент транспортная система Сеула – одна из самых совершенных и дешевых в мире. Дешевизны удалось достичь за счет многократных дотаций, а также предоставления привилегий для общественного транспорта. Каждая автобусная линия снабжена GPS-маяком. Подобная система позволяет гражданам получать информацию о расписании интересующего автобуса посредством собственного мобильного телефона или смартфона. Кроме того, каждая автобусная остановка снабжена картой выведенных на нее всех городских маршрутов. Информация о прибытии автобуса также поступает через спутник на табло<sup>7</sup>.

В целом можно говорить о том, что основной тренд развития транспортной инфраструктуры российских мегаполисов будет связан с инсталляцией информационных технологий в эту инфраструктуру. Уже сегодня от быстроты получения информации о состоянии дорожного движения и объеме пассажиропотока, ее обработки и доведения до пассажиров и наиболее удобным способом в значительной степени зависит эффективность транспортной системы российских мегаполисов<sup>8</sup>.

По данным строительного комплекса Москвы на июнь 2011 г., в столице России в краткосрочной перспективе должно быть построено порядка 17,3 тыс. различных парковочных объектов, предназначенных для постоянного и временного хранения машин. В число таких парковочных объектов должны

войти и «народные гаражи», и перехватывающие паркинги, и парковки во дворах и подэстакадных площадках. По программе «Народный гараж» будет построен 141 объект, включающий более 50 тыс. машиномест. Около 200 объектов намечено разместить за счет строительства отдельно стоящих паркингов, а также в подземной части жилых домов, в торговых, гостиничных, административных комплексах<sup>9</sup>.

По нашему мнению, можно также говорить о пользе для России южнокорейского опыта по решению проблемы коррупции в Сеуле.

Современная Россия готова перенимать также латиноамериканский опыт управления развитием мегаполисов. В частности, губернатор Пермского края О. Чиркунов пригласил экс-мэра Куритобы проконсультировать разработку плана развития краевой столицы.

Достаточно дискуссионной в условиях российской социально-политической действительности является проблематика внедрения в России зарубежной практики платных дорог. Так, 9 сентября 2011 г., выступая на Тихоокеанском экономическом конгрессе во Владивостоке, первый вице-премьер И. Шувалов не исключил появления в России платных дорог при отсутствии бесплатной альтернативы. Однако, уже 17 сентября Минтранс выступил за соблюдение правил, в соответствии с которыми, платные дороги могут строиться только при наличии бесплатной альтернативы. Такую позицию обозначил министр транспорта России И. Левитин, выступая на инвестиционном форуме в Сочи<sup>10</sup>.

Весьма перспективным направлением зарубежного опыта для России представляется развитие скоростных видов общественного транспорта. В данном случае речь идет не только о метрополитене, но и об электричках, рельсовых автобусах, скоростных трамваях и т.п.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> См.: В Москве появятся тысячи новых парковок // ИТАР-ТАСС. 2011. 23 июня.

<sup>10</sup> См.: Минтранс против платных дорог: сначала надо поострить бесплатные // Newsru.com. 2011. 17 сентября [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.newsru.ru/russia/17sep2011/roads.html>.

<sup>11</sup> См.: Сергей Шишкарёв: Развитие транспортной сети российских мегаполисов давно отстает от текущих потребностей населения [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://proj.edinros.ru/news/sergei-shishkarev-razvitiie-transportnoi-seti-rossiiskikh-megapolisov-davno-otstает-ot-tekushchi>.

<sup>7</sup> См.: Мэр Москвы в Сеуле знакомится с корейским опытом решения транспортных проблем [Электронный ресурс]. Режим доступа: [www.ziwa.org/Cluster.aspx?uid...id=29](http://www.ziwa.org/Cluster.aspx?uid...id=29).

<sup>8</sup> См.: Санжиев А. «Смартпассажиры» – будущее мегаполисов. Городскому транспорту необходимы высокие технологии // Российская газета. 2011. 27 февраля.

Важным направлением развития транспортных систем современных российских мегаполисов является формирование системы LRT<sup>12</sup>. Данную систему также называют «скоростной трамвай». LRT представляет собой внеуличный (реже – частично уличный) вид городского пассажирского транспорта. В настоящее время в Москве предусмотрен проект строительства Жулебинской линии LRT. Линии подземного легкорельсового транспорта проектировались в различных российских городах. В настоящее время компанией «Орлком Метромежтранс» ведутся работы по строительству подземного трамвая в Туле. Кроме того, сегодня линии подземного трамвая проектируются и планируются в Барнауле, Саратове, скоростного трамвая – в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Новосибирске, Иркутске, Казани, Липецке, Белгороде, Кирове, Пензе, Чебоксарах, Туле, Орле, Уфе и др.

Проект скоростной рельсовой системы в Москве предусматривает, что он будет базироваться на существующей трамвайной инфраструктуре города. При этом проект будет обладать рядом особенностей: изолированное от автодорог полотно с минимумом одноуровневых пересечений; низкопольные вагоны с кабинами с обеих сторон; контроль оплаты проезда при входе на платформу. Согласно существующим официальным данным, средняя скорость сообщения в будущей легкорельсовой дороге Москвы оценивается в 25-30 км/ч. Планируется, что провозная способность системы будет составлять до 20 тыс. пассажиров в час.

Первую линию нового скоростного трамвая предполагается построить вдоль шоссе Энтузиастов в Ивановское, от станции метро «Шоссе Энтузиастов» до пересечения с улицей Сталеваров. Предположительный срок ввода данной линии в эксплуатацию – 2013 г. Предполагается, что в дальнейшем линия будет продлена до Балашихи.

Использование зарубежного опыта на российской почве проявилось в создании выделенных полос для движения некоторых категорий общественного транспорта в Москве. По данным на начало ноября 2011 г., в столичном мегаполисе было запущено 40 км выделенных полос, а также подготовлено к

пуску еще столько же<sup>13</sup>. Тем не менее, как показала практика введения соответствующих выделенных полос в Москве, внедрение зарубежного опыта должно носить комплексный характер. В данном случае речь идет о том, что Москва продолжает испытывать крайнюю нехватку новых дорог. В результате в настоящее время в Москве водители вынуждены проезжать расстояния, в 2,5 раза превышающие те, которые пришлось бы преодолеть в случае движения по прямой. При этом в крупных зарубежных мегаполисах в настоящее время подобный показатель находится на уровне не выше отметки в 1,2-1,25 раза.

Кроме того, по данным научного руководителя НИИ транспорта и дорожного хозяйства М. Блинкина, следствием нехватки дорог в Москве является то, что средняя скорость движения в Москве в два раза ниже, чем в крупных городах США, Канады, Японии, Австралии и ряда стран Западной Европы. Данная московская особенность проявляется несмотря на то, что показатель количества автомобилей на душу населения в зарубежных мегаполисах превышает московский в 2-2,5 раза<sup>14</sup>.

В контексте решения транспортных проблем Москвы актуальным представляется тот сегмент зарубежного опыта, который потенциально может касаться совершенствования работы Московского метрополитена. В настоящее время в столице принята комплексная программа развития транспорта общего пользования в Москве до 2015 г. Генеральный план развития Москвы до 2025 г. предполагает строительство так называемых «экспрессных линий метрополитена». Речь идет о принципиально новых линиях с высокими скоростями и большими провозными способностями. Данные линии будут доходить до самых удаленных районов города, при этом расстояние между остановками на них будет значительно больше, чем в линиях метрополитена, существующих сегодня<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> См.: Коц Ю. Тесно не будет. На «выделенках» увеличивается число автобусов-экспрессов // Российская газета. 2011. 8 ноября.

<sup>14</sup> См.: Генплан Москвы 1935 года спасет столицу от пробок. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://lis-consulta.ru/review/1350-genplan-moskvy-1935-goda-spaset-stolitsu-ot-probok>.

<sup>15</sup> См.: Полякова И. Штопор для мегаполиса // Сайт газеты «Транспорт России» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.transportrussia.ru/transport-i-obschestvo/shtopor-dlya-megapolisa.html>.

<sup>12</sup> Англ. Light Rail Transport (LRT) – системы легкого рельсового транспорта, работающие на обособленных путевых конструкциях и поэтому независимые от загрузки уличной дорожной сети.

Еще одним важным трендом использования зарубежного опыта в организации управления российскими мегаполисами является идея электронного правительства. Не случайно эта идея получила значительную поддержку со стороны высшего руководства страны вскоре после визита Президента РФ Д. Медведева в Сингапур. В частности, в настоящее время в Москве реализуется городская целевая программа «Электронная Москва»<sup>16</sup>.

Создание технопарка «Сколково» также можно рассматривать как очередную попытку России использовать зарубежный опыт развития инновационно-технологического и финансового потенциала мегаполисов в целях общенационального развития. В данном случае можно говорить о заимствовании китайского (технопарк Чжунгуаньцунь) и английского опыта (Исследовательский парк Суррей).

В логику использования зарубежного опыта развития мегаполисов в России встраивается и инициатива по созданию в Москве международного финансового центра. Для реализации данной цели при Президенте РФ был создан Совет по созданию финансового центра, в круг обязанностей которого вошло формирование планов и координация работы с крупными международными финансовыми институтами. В данном случае речь опять-таки идет о превращении Москвы в мегаполис, сопоставимый по своим финансово-экономическим возможностям с такими городами, как Лондон, Токио и Пекин. В настоящее время основными субъектами государственной политики по формированию в Москве международного финансового центра являются Президент РФ, Администрация Президента РФ, Совет при Президенте РФ по развитию финансового рынка РФ, Международный консультативный совет по созданию и развитию международного финансового центра в РФ, Рабочая группа по созданию международного финансового центра в РФ при Совете при Президенте РФ по развитию финансового рынка РФ<sup>17</sup>.

В настоящее время разрабатывается экологическая стратегия для Москвы. Данный факт позволяет

говорить о стремлении городских властей сохранить Москву в качестве устойчивого мегаполиса.

В целом, в последнее время российские властные органы начали более активно исследовать и использовать опыт зарубежных мегаполисов при решении аналогичных проблем крупных российских городов. В первую очередь, это касается таких моментов, как стремление повысить эффективность работы общественного транспорта города. В данном случае речь идет о достаточно амбициозных проектах по развитию систем метрополитена в Москве и Санкт-Петербурге, а также более грамотному освоению подземного пространства крупнейших городов страны. Достичь быстрого улучшения транспортной ситуации, несмотря на предпринятые усилия, в краткосрочный период в российских мегаполисах представляется проблематичным. Тем не менее, грамотное использование того инструментария, который был разработан за рубежом, будет способствовать значительному снижению проблемы пробок в Москве и Санкт-Петербурге.

В настоящее время взят курс на превращение Москвы из города федерального значения в полноценный столичный округ. Первый шаг – значительное расширение территории города – уже сделан. И здесь также можно проследить использование Россией опыта зарубежных мегаполисов. Столичные округа представляют собой, например, Токио и Дели.

Стремление политического руководства России превратить Москву в международный финансовый центр имеет целью поставить российскую столицу в один ряд с крупнейшими финансовыми центрами мира, лидерами которых являются Лондон, Нью-Йорк и Токио<sup>18</sup>.

Рассмотрение мегаполисов различных регионов современного мира позволяет говорить о том, что на сегодняшний день более успешно и менее болезненно для населения проблемы транспорта решаются в государствах Европейского Союза. В данном случае речь идет о Германии, Франции, Испании. В рамках дальнейших исследований представляется необходимым более глубоко изучать опыт организации жизнедеятельности мегаполисов этих стран. В этом плане использование Россией опыта организации функционирования исключительно

<sup>16</sup> См.: Городская целевая программа «Электронная Москва» // Официальный портал Мэра и Правительства Москвы [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.mos.ru/documents>.

<sup>17</sup> См.: Москва – международный финансовый центр [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://mfc-moscow.com/index.php?id=10>.

<sup>18</sup> См.: Слукa Н. Глобальные города. Геоэкономическая мощь // Демоскоп. 2008. №343-344. 1-14 сентября.

западноевропейских мегаполисов в современных условиях представляется недостаточным.

Специфика крупных городов США состоит в том, что они в значительной степени изначально формировались как мегаполисы. Это обусловило многие свойственные им характеристики. В частности, доминирование парадигмы вертикальной городской застройки. В этом плане также можно говорить об определенных ограничениях использования североамериканского опыта в России. Москва, например, стала превращаться в полноценный мега-

полис, по нашему мнению, только в постсоветский период. В советский период, несмотря на то, что уже в 1926 г. население Москвы составило 1 млн. 616 тыс. человек, Москву сложно было однозначно идентифицировать как мегаполис<sup>19</sup>.

Наиболее интересным для российских мегаполисов в последнее время оказывается исследование азиатского опыта. Это показывает и тот интерес, который присутствует у действующего руководства страны и города к технологии управления азиатскими мегаполисами.

### Библиография

1. Байдаков С.Л. Концептуальные и методологические основы построения системы стратегического управления мегаполисом. Калуга: Манускрипт, 2009.
2. Буланов Ю.К. Управление развитием строительного и транспортного комплекса мегаполиса. М.: Юго-Восток-Сервис, 2005.
3. Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни. М.: ИД «Территория будущего», 2011.
4. Виролайнен О.А. Городское хозяйство как объект институциональных преобразований. СПб.: СПбГИЭУ, 2006.
5. Джекобс Д. Смерть и жизнь американских городов. М.: Новое издательство, 2011.
6. Есаков В.А. Мегаполис в зеркале социальной философии. М.: Голден Би, 2001.
7. Казаков Ю.Н., Кондратенко В.В. Архитектура мегаполиса: Россия, Европа, США. Феномен интеграции и глобализации. СПб.: DEAN, 2007.
8. Колин А.В. Расчет пропускной и провозной способности транспортных магистралей мегаполисов при эксплуатации различных видов городского пассажирского транспорта. М.: МИИТ, 2010.
9. Корсак А.Б. Экономическая безопасность мегаполиса. М., 2008.
10. Котлер Ф., Асплунд К., Рейн И., Хайдер Д. Маркетинг мест. Привлечение инвестиций, предприятий, жителей и туристов в города, коммуны, регионы и страны Европы. СПб., 2005.
11. Мамонова Е.Н. Методология стратегического планирования деятельности города. Тольятти, 2000.

---

<sup>19</sup> См.: Москва. Энциклопедия / Гл. ред. А.Л. Нарочницкий. М.: Советская энциклопедия, 1980. С. 21-22.

**References (transliteration)**

1. Baydakov S.L. Kontseptual'nye i metodologicheskie osnovy postroeniya sistemy strategicheskogo upravleniya megapolisom. Kaluga: Manuskript, 2009.
2. Bulanov Yu.K. Upravlenie razvitiem stroitel'nogo i transportnogo kompleksa megapolisa. M.: Yugo-Vostok-Servis, 2005.
3. Vuchik V. Transport v gorodakh, udobnykh dlya zhizni. M.: ID «Territoriya budushchego», 2011.
4. Virolaynen O.A. Gorodskoe khozyaystvo kak ob'ekt institutsional'nykh preobrazovaniy. SPb.: SPbGIEU, 2006.
5. Dzhekobs D. Smert' i zhizn' amerikanskikh gorodov. M.: Novoe izdatel'stvo, 2011.
6. Esakov V.A. Megapolis v zerkale sotsial'noy filosofii. M.: Golden Bi, 2001.
7. Kazakov Yu.N., Kondratenko V.V. Arkhitektura megapolisa: Rossiya, Evropa, SShA. Fenomen integratsii i globalizatsii. SPb.: DEAN, 2007.
8. Kolin A.V. Raschet propusknoy i provoznoy sposobnosti transportnykh magistralei megapolisov pri ekspluatatsii razlichnykh vidov gorodskogo passazhirskogo transporta. M.: MIIT, 2010.
9. Korsak A.B. Ekonomicheskaya bezopasnost' megapolisa. M., 2008.
10. Kotler F., Asplund K., Reyn I., Khayder D. Marketing mest. Privlechenie investitsiy, predpriyatiy, zhitel'ev i turistov v goroda, kommuny, regiony i strany Evropy. SPb., 2005.
11. Mamonova E.N. Metodologiya strategicheskogo planirovaniya deyatel'nosti goroda. Tol'yatti, 2000.