

# Мегалополис Черембайк

В обсуждении проекта «Большой Иркутск» на журналистско-обывательском уровне присутствует такой сюжет: благодаря объединению возникнет единый город с населением более миллиона, а таким городам от федерального правительства полагается особое финансирование. И вообще, в миллионном Иркутске «пойдет уж музыка не та» – потекут молочные реки, инвесторы, отталкивая друг друга, бросятся вкладывать миллиарды в промышленность области и т.д., и т.п.<sup>1</sup>. Если же не владать в маниловщину, то пока остается неясным: есть ли за этим проектом что-либо, кроме политической воли губернатора? Или объединение городов – властный зов политико-экономических потребностей?

Вопрос не дешев. По оценке региональных властей, стоимость проекта по созданию «мегаполиса» составит 1,2 млрд. долларов. Реальные цифры, скорее всего, окажутся заметно выше: только на строительство международного аэропорта в поселках Мегет или Стеглянка между Иркутском и Ангарском (один из пунктов проекта) необходимо 4-5 млрд. долларов, в то время как годовой бюджет Иркутска не превышает 4,3 млрд. рублей<sup>2</sup>. Так насколько же реалистичны проекты «Большого Иркутска»?

Для начала полезно теоретически разобраться с понятиями «город», «агломерация» и «мегаполис». На карте город обозначен точкой, как и любой другой населенный пункт (собственно, «пункт» и значит «точка»). В этом определении заложен глубокий смысл. Во-первых, город занимает территорию, очень малую на фоне окружающего пространства. Во-вторых, он внутренне относительно однороден, так что при определенных условиях можно игнорировать его структуру.

Город характеризуется и отличается от других городов своим собственным, уникальным набором социальных благ. Например: рабочие места на предприятиях города, возможность получить образование, больницы, театры, музеи, выбор товаров в магазинах, экологическая обстановка, система местного законодательства. Все это касается каждого жителя, где бы внутри «точки» он ни жил: благодаря небольшим расстояниям каждый имеет реальную возможность учиться в институте, работать на заводе, отовариваться в магазине, загорать на пляже, смотреть спектакли в театре, даже если они расположены в противоположном конце города.

В городе имеют место границы различной природы: застроечные, наиболее очевидные при взгляде со стороны; юридические, благодаря которым город занимает четкое место не только на карте, но и в системе государственного управления и отчетности, в статистике; инфраструктурные, значение которых уже объяснено, и ментальные, определяющие самосознание жителей, их самопротивопоставление жителям других пунктов.

Разумеется, описанная модель является чисто теоретической, абстрактной (как и любая модель). Маленькие города могут быть иногда близки к этой модели, но для крупных поселений картина оказывается сложнее и динамичнее. Дело прежде всего в том, что город растет. Растет численность населения (людность), что обычно сопровождается и территориальным ростом. Раздвигаются застроечные границы, вслед за ними – все остальные. При этом на карте и в статистической информации город остается «точкой», его размеры по-прежнему малы. Но рано или поздно город достигает размеров, при которых его точечное обозначение на карте достаточно крупного масштаба становится некорректным.

Одновременно, или даже еще раньше, идет другой процесс: жителям города все в большей степени становится не все равно, до какой «внутриточечной точки» им нужно добраться, чтобы получить доступ к тому или иному социальному благу – ведь внутриточечные расстояния становятся все большими. Формируется иерархия социальных благ: человек едет через весь город в театр или на стадион, но не в кино; в вуз, но не в школу; к работе профессора, но не электрика; в поисках автомобиля или редкой книги, но не ради сметаны или тетради. «Низшие», повседневного потребления социальные блага чаще всего распределяются по городу так, что доступ к ним обеспечивается пешим сообщением.

Рано или поздно наступает момент, когда город с точки зрения его жителя перестает быть чем-то единым. Классический пример – Нью-Йорк. Если Бродвей еще притягивает к себе небольшую часть жителей других частей города своими уникальными благами, то на Стейтен-Айленде обитателю Бронкса делать нечего, и наоборот. Вместе с тем даже в этом городе, расположенном в основном на архипелаге, границы между частями города не однозначны, то есть нельзя сказать, что на месте города появляется группа городов. Появляется нечто доселе не известное. Тем более это относится к Москве, Токио, Лондону, Парижу (видимо, и Мехико и др.): все они не разделены четкими границами. Роль центра в них выше, чем в Нью-Йорке, но каждый из них – это уже не город в описанном выше смысле.

По-видимому, именно такие образования, как Нью-Йорк и даже Москва, можно именовать мегалополисами. Собственно, их-то так обычно и называют (интуитивно), остается подвести под это теоретическую базу, а основания для этого, как видим, есть. Но заметим, что речь идет о городах-гигантах с собственным населением не менее 5, а часто – более 10 миллионов. В России никто не называет мегалополисами Уфу или Омск, Ростов или Волгоград, а ведь именно к этим городам в лучшем случае может приблизиться Иркутск, если мечта о слиянии с Ангарском и Шелеховом осуществится.

Теперь перейдем к понятию агломерации – «созвездия» из нескольких населенных пунктов. Иногда употребляют слово «конурбация». Обобщенно говорят об агломерированных системах расселения, в которых населенные пункты не разделены никакими четкими границами, кроме юридической<sup>3</sup>. Например, юридической границей Москвы является кольцевая автодорога протяженностью 109 км. С ростом людности застройки городского типа начинает преодолевать юридическую границу города сначала вдоль главных радиальных дорог, а потом заполнять промежутки между ними. Таким образом город выходит далеко за пределы административной границы<sup>4</sup>. Несоответствие между этими границами осложняет управление городским хозяйством. Городская администрация вынуждена обеспечивать продовольствием, транспортом, услугами не только жителей города в его административных границах (т.е. реальных налогоплательщиков, за счет которых формируется городской бюджет), но и людей, приезжающих в город на работу. Решение этой проблемы может быть найдено двумя способами: участием приезжающих в городских расходах или расширением административной границы города до уровня фактической городской застройки.

Давайте прежде всего посмотрим, в какой мере процесс агломерирования должен привести к формальному, официальному, да и к реальному слиянию городов.

текст

**Константин Лидин**  
**Анатолий Якобсон**,  
доктор географических наук, профессор

1. Алексич И. Зачем нам город-миллионник? // АиФ Восточной Сибири, № 23 (472) от 7 июня 2006 г.

2. Лисовская Е. Мегамечта // Эксперт, № 20 (514), 29 мая 2006 г.

3. Современная иерархия агломерированных систем расселения разработана одним из авторов настоящей статьи: Якобсон А. Я. Территориальная организация региональной политики. – Новосибирск: Изд-во ИГиОПП СО РАН, 1994 г.

4. Застроечное слияние более заметно и более эффективно, особенно когда юридическая граница между городами представляет собой оживленную торговую улицу с бульваром и трамвайной линией посередине (один из авторов наблюдал такое явление в Бостоне).



Опыт развитых стран Европы и Америки свидетельствует об интересном явлении. Официальные границы городов раздвигаются вслед за застройками, когда поблизости нет других городов (как в одной из рассмотренных выше моделей). Но застройочное слияние уже существующих городов, как правило, не оформляется. Достаточно взглянуть на карту того же Нью-Йорка, и мы увидим не только огромные расстояния между его частями, но и то, как эти части плавно переходят в другие населенные пункты того же штата или даже соседнего Нью-Джерси.

Почему это так? Почему бы не передать территорию города Джерси-Сити соседнему штату, а сам город ликвидировать, включив в состав соседнего города-гиганта? По-видимому, одна из причин в данном случае – развитый федерализм, не позволяющий допустить и мысли о перекройке границ штатов и одновременно блюдуший, пусть и не столь свято, права и самостоятельность каждой городской общины. Другая причина – принципиальный консерватизм.

Но, думается, есть и еще одно соображение. Если расширить границы до пределов застройки, мы обязательно столкнемся с тем, что в состав города войдут районы, фактически (инфраструктурно, ментально) к этому городу уже не относящиеся. Если с Нью-Йорком граничат все же небольшие (относительно) города, то Токио широким фронтом граничит с миллионным Кавасаки, а тот в свою очередь – с многомиллионной Йокогамой. Если объединить их формально, то это уже будет какой-то супермегаполис, совершенно неуправляемый. А если учесть явление мегалополисов, то такое объединение станет уже просто невыносимым. Попробуйте определить «муниципальные» границы немецкого Рура – с его сплошной застройкой на сотни километров!

Несколько иной опыт у нашей страны. За послевоенные годы с карты СССР (России и Украины) исчез ряд городов: Тушино, Бабушкин, Перово, Люблино, Кунцево, Солнцево (влились в Москву), Черниковск (в Уфу), Игрень, Приднепровск (в Днепрпетровск), Терны (в Кривой Рог), Балаклава (в Севастополь), Бежица (в Брянск), Садгора (в Черновцы) и др. Интересно, что не всегда юридическое слияние было связано с застройочным слиянием.

Так, Солнцево граничит с Москвой, в то время как остальные 5 упомянутых городов, вошедшие в ее состав еще в 1961 г., просто больше не существуют – они давно «переварены» столицей. А вот Балаклава расположена довольно далеко от севавтопольской застройки, она обозначена на картах специальным значком – «удаленные части городов».

Зато дальнейшее развитие Москвы пошло по «западному» пути. В ее состав включены новые незастроенные или неурбанизированные территории, на них ведется интенсивное новое строительство, эти территории со всех сторон охватывают Химки, Долгопрудный и другие подмосковные города, но юридическая самостоятельность последних сохраняется.

Еще два интересных примера из отечественного опыта, когда юридическое объединение даже не связывается с застройочным. Первый – Братск, с самого начала существующий как административное объединение нескольких удаленных друг от друга населенных пунктов. Другой – Сочи, в состав которого включена цепь поселков, растянувшихся на 200-километровое расстояние и отмечаемых на карте вышупомянутым значком. Кстати, если во всех частях Братска живут братчане (налицо ментальное единство), то, как показывают опросы, жители Лазаревского или Головинки себя сочинцами отнюдь не считают.

Приведенные примеры должны убедить нас в следующем: формальное превращение Иркутской агломерации в единый город возможно, но не обязательно. Отметим, что из трех предложенных администрацией вариантов агломе-

рации лишь один соответствует действующим федеральным и областным законам. Это вариант создания ассоциации муниципальных образований (а вовсе не единого города-миллионника). Для реализации двух других вариантов, приводящих к легитимному возникновению «Большого Иркутска», пришлось бы сначала изменить целый ряд законов РФ и Иркутской области<sup>5</sup>. Оставим в стороне вопрос о том, какой тип слияния городов нужен губернатору – формальный, фактический или оба сразу. Мы об этом не знаем, а строить догадки считаем неуместным. Тем не менее дальше в основном речь пойдет о фактическом слиянии городов и поселков в более крупные и сложные системы.

Гораздо более принципиальный характер носит слияние инфраструктурное: транспорт делает расстояния более короткими, и социальные блага одного города становятся доступны жителям другого – даже (или точнее сказать – особенно) если эффективное застройочное единство не наблюдается. Возникает явление, которое называется «мятниковая миграция»: множество людей утром перемещаются в другой город к местам работы, а вечером – обратно по домам. Экономическая причина, заставляющая людей ездить в другой город на работу, обобщенно именуется «агломерационной выгодой», и ее величина определяется дополнительной прибылью от концентрации производства (в том числе рынков) и от близости к потребителю.

Дальнейшее развитие теоретического понимания идет по линии иерархизации социальных благ и соответствующей классификации агломерированных систем. Принято выделять те блага, которые потребляются ежедневно, и те, доступ к которым достаточен время от времени – примерно раз в одну-две недели. К первым относится прежде всего работа, а также учеба – маятниковые поездки людей к ним называют трудовыми. Поездки для доступа к благам второй группы называют культурно-бытовыми. Понятно, что культурно-бытовые поездки могут осуществляться на расстояниях, значительно больших, чем трудовые. Отсюда два типа агломерированных систем: занимающие меньшую территорию и основанные на трудовых связях и более крупные, основанные на связях культурно-бытовых. Очень часто именно первые называют агломерациями, а вторые конурбациями, хотя встречается и другое разграничение терминов. Следует оговорить, что понятия «территория» и «расстояние» здесь понимаются специфически и измеряются ни в коем случае не в линейных или площадных единицах, а во временных (или, что технически труднее осуществить, в стоимостных). Физическое расстояние, которое сегодня слишком велико для трудовых поездок, завтра (со строительством моста или просто с пуском нового автобусного маршрута) может стать достаточным, то есть «сократиться».

Посмотрим теперь, как эти теоретические положения проявляются в реальной действительности. Разумеется, здесь не все так гладко, и это особенно хорошо заметно на примере Иркутской агломерированной системы.

Совершенно очевидно, что последняя, имея центром почти 600-тысячный Иркутск, включает в себя прежде всего Шелехов. Конурбация же тянется в одну сторону до Черемхово (с тенденцией продления до Зимы), в другую – до Слюдянки (с тенденцией продления до Байкальска). Уже в приведенной формулировке («в одну сторону, в другую сторону») прослеживается географическая специфика данной системы – ее линейный характер, вытянутость вдоль железной дороги. Иркутская агломерированная система транзитна по своей природе, по историческим традициям и по географическому положению.

Опыту развитых стран и, вслед за ним, теории систем расселения известны и линейные агломерированные системы, вытянутые вдоль оживленных транспортных артерий.

5. По материалам экспертизы, проведенной адвокатским бюро «Легат», <http://legat.irk.ru>

6. Готтманн Ж. Мегалополис, или урбанизация северо-восточного побережья США // География городов. М., 1965 г.

7. Костинский Г. Д. Основные черты и тенденции формирования мегалополисов в развитых капиталистических странах // Известия АН СССР. Серия география. 1977, № 6.

8. Моисеев Н. Н. Мегалополисы // Свободная мысль. 1997, № 3.

Еще в 50-х годах XX века французский географ Ж. Готтманн<sup>6</sup> исследовал подобную систему в США, назвав ее «мегалополис». Слово очень похоже на более позднее «мегаполис», да и образовано из тех же корней, но означает нечто существенно иное: Мегалополисом назывался реально существовавший в Древней Греции город – центр союза аркадских городов, возникший в 370 г. до н.э. в результате слияния более чем 35 поселений.

Описанный Готтманном супергород состоит из переходящих друг в друга городских агломераций на Атлантическом побережье – Бостона, Нью-Йорка, Филадельфии, Балтимора, Вашингтона и ряда других менее крупных. В 1990-е годы протяженность этого супергорода была около 1000 км и ширина местами достигала 200 км, общая площадь – 140-170 тыс. кв. км, на которой проживало 20% всего населения США и производилось 25% условно чистой промышленной продукции страны.

Для мегалополиса характерна высочайшая относительная концентрация населения и промышленного производства. Так, доминирующее положение в городской структуре всей Японии принадлежит мегалополису Токайдо (около 70 млн. человек, или 60% населения страны и 2/3 ее промышленного производства).

Сегодня в мире насчитывается шесть мегалополисов. Они объединяют города, административно принадлежащие к разным штатам (США), графствам (Англия) и даже государствам (мегалополис в среднем и нижнем течении Рейна включает города Германии, Бельгии и Нидерландов, см. табл. 1).

Образование мегалополисов – процесс, характерный для многих регионов с высокими темпами урбанизации. Зоны мегалополисного типа в 1980-1990 гг. формировались в Бразилии (Сан-Паулу – Рио-де-Жанейро – Белу-Оризонти), в Египте (Каир – Александрия), в Индии (Калькутта – Асансол – долина реки Дамодар), в Канаде (от Квебека до Виндзора), в Китае (зона Пекин – Тяньцзинь) и т.д.<sup>8</sup> Очевидны существенные отличия названного агломерированных систем от Иркутской. И длина, и ширина полосы, и численность населения в целом, и численность населения основных городов, и густота и сложность инфраструктурной сети – все это отличается на порядки. Однако не менее заметны и черты сходства. В отличие от агломерации и, тем более, мегалополиса, мегалополис – система полицентричная. В нее входят множество больших и малых населенных пунктов разного статуса. Мегалополис стягивает в себя основную часть человеческого и производственного потенциала окружающей территории, образуя своеобразную «воронку», куда стекаются люди и ресурсы. Исследованные до сегодняшнего дня мегалополисные структуры вытянуты вдоль транспортных путей, что закономерно следует из их транзитного характера.

Далее следует парадоксальный вывод: объединение городов и населенных пунктов, планируемое областной администрацией, должно привести к созданию маленького, в масштабах Иркутской области, мегалополиса. (Звучит странновато, но, скажем, к маленьким супермаркетам мы уже привыкли.)

Процессы «срастания» населенных пунктов в поясе Черемхово – Байкальск уже идут. Выравниваются стили и уровень жизни, растут и крепнут деловые связи, множество людей существуют в режиме маятниковых мигрантов. В «маленьком супергороде» сосредоточено больше половины населения области и гораздо больше половины ее промышленного, интеллектуального и культурного потенциала. Образование «мегалополиса Черембайк» – уже реальность.

О чем же мы говорим, когда заводим речь о необходимых мерах по развитию и стимулированию агломерационных тенденций? Речь должна идти прежде всего о формировании соответствующей инфраструктуры, причем инфраструктуры двух видов: реально объединяющей города и общей для них. Прообразом первой является шоссе между Иркутском и Ангарском. Говорят о скоростном трамвае и даже метро. Но, возможно, это пока и излишне. Гораздо проще увеличить количество электричек, а в случае необходимости проложить дополнительные пути, чем создавать новый вид транспорта. Что действительно потребует, так это доведение участков автодороги Иркутск – Шелехов и Ангарск – Усолье до уровня хотя бы упомянутого шоссе, а также строительство объездной дороги, соединяющей Ангарск с Шелеховом в обход Иркутска. Об обеспечении общественного транспорта для этой магистрали власти могут и не заботиться – малый бизнес с этим уже сейчас вполне справляется, лимитируемый только состоянием дорог.

Неотъемлемой частью этой задачи является очевидная проблема сверхзагруженности и безобразного состояния внутрииркутских дорог, в частности проблема завершения строительства моста через Ангару (который тоже не решит всех проблем). К городским инфраструктурам следует относить не только дороги, но и другие сети – тепловые, водные, электрические. Все эти элементы городской структуры в Иркутске весьма далеки от удовлетворительного уровня функционирования (в отличие, скажем, от Ангарска и Шелехова). Стационарные телефонные сети Иркутска фактически, в обход антимонопольного законодательства, поделены между несколькими крупными операторами – в результате пользователь оказывается «прикрепленным» к той или иной фирме по месту жительства и полностью беззащитен перед ее капризами.

Общая инфраструктура – центральный, структурообразующий стержень мегалополиса. В нее войдет новый аэропорт, необходимость строительства которого давно назрела. Вероятно, имеет смысл обсуждать и проекты развития речного транспорта, и проекты обеспечения населенных пунктов телефонной и интернет-связью.

Еще более перспективно выглядит комплексный подход – рассмотрение проблемы общей инфраструктуры в контексте другой хорошо известной проблемы, проблемы формирования Евроазиатского транзитного транспортного коридора.

Названная проблема многопланова. Обычно ее рассматривают, прежде всего, в макромасштабе – в масштабе всего мира. Значение Евроазиатского транспортного коридора в этом плане заключается для нашего региона и всей страны

Таблица 1. Крупнейшие мегалополисы мира<sup>7</sup>

Мегалополисы	Количество агломераций	Население, млн. чел.	Плотность чел./км <sup>2</sup>	протяженность главной оси, км
Босваш (около 40 агломераций между Бостоном и Вашингтоном)	40	45	450	800
Чипитс (Чикаго – Питсбург)	35	35	220	900
Сансан (Сан-Франциско – Сан-Диего)	15	18	180	800
Токайдо (Токио – Нагоя – Киото – Осака – Кобе)	20	55	800	700
Рейнский (Рандстад – Рейн – Рур – Рейн-Майн)	30	30	500	500
Английский (Ливерпуль – Манчестер – Бирмингем – Лондон)	30	30	500	400

прежде всего в том, чтобы сделать их интересными для мира. Если через Россию проляжет коридор, связывающий Азиатско-Тихоокеанский регион с Европой, Россия займет уникальное место в мире, игнорировать ее станет невозможно. Любые внутрироссийские и межгосударственные конфликты будут восприниматься с позиции: а не нанесет ли это ущерба функционированию коридора? (В какой-то мере это сопоставимо со значением Суэцкого канала и Египта.) Последнее можно дополнить и тем, что статус «страны Евроазиатского коридора» должен помочь повысить авторитет России в постсоветских государствах, многие из которых именно через этот коридор смогут подключиться к желанному для них связям с Европой.

Очевидна заинтересованность в транспортном коридоре тех макрорегионов мира, которые он соединит, а точнее – ключевых стран этих макрорегионов и их большого бизнеса. О выгодах коридора написано немало весьма убедительных строк<sup>9</sup>. Необходимые для строительства капиталовложения (на уровне 200-600 млрд. долл.) при современном глобальном инвестиционном давлении выглядят вполне реально.

Складывается, однако, парадоксальная ситуация: если практически все страны – потенциальные инвесторы Евроазиатского коридора явно заинтересованы в его строительстве, притом что технически воплощение проекта не составляет никаких непреодолимых трудностей, то почему же коридор до сих пор не построен?

Одно из возможных объяснений этого парадокса заключается в зависимости инвестиционной активности от уровня доверия и взаимопонимания между партнерами. В ситуации рискованного выбора, типичным примером которого является принятие решения об инвестировании, решающее значение приобретает не столько объективная вероятность успешной реализации инвестиционного проекта, сколько субъективный характер восприятия проекта инвестором.<sup>10</sup>

А именно здесь все очень не просто. Не секрет, что отношения между Россией и Китаем, уровень китайско-российского доверия оставляют желать лучшего<sup>11</sup>. Но эти отношения выглядят относительно благоприятными по сравнению с другими потенциальными участниками совместного инвестирования коридора, напряженная атмосфера взаимных претензий и подозрительности между которыми постоянно фиксируется аналитиками на всех уровнях<sup>12</sup>. В частности, Япония и США воспринимаются китайской стороной в качестве крайне недружественных, враждебных и ненадежных партнеров. Уровень взаимного доверия потенциальных инвесторов в нашем регионе недостаточно высок для реализации любого международного проекта объемом в сотни миллионов – миллиарды долларов.

Однако существует и такая идея<sup>13</sup>: если финансирование проекта Евроазиатского коридора в полном объеме невозможно, следует искать возможности для его реализации «по частям». Разделение общего проекта на несколько этапов, экономически и технически самостоятельных, позволит сократить объем необходимых инвестиционных вложений, риск и сроки их возвращения. Соответственно, необходимый уровень доверия между участниками проекта снижается до более реалистичных значений.

Первым шагом к декомпозированию «большого коридора» на этапы могло бы стать выделение участка железнодорожной магистрали, связывающего два крупных логистических центра – один в Китае, а другой в России. Такой участок может быть построен в обозримые сроки, и его рентабельная эксплуатация возможна задолго до завершения строительства коридора в целом. В этом случае протяженность путей может составить несколько сотен километров (на два-три порядка меньше, чем для «большого коридо-

ра»), и число участников проекта сокращается до двух стран. Разумеется, и в этом случае неблагоприятный имидж с обеих сторон продолжает снижать субъективную привлекательность проекта. Но трудности межкультурных контактов в двустороннем случае на много порядков меньше, чем в многостороннем проекте с участием США, Японии, Кореи и/или европейских инвесторов. На наш взгляд, первым из таких фрагментов «большого коридора» мог бы стать участок пути Харбин – Иркутск. Каждая из двух названных «точек» обладает рядом свойств для того, чтобы сыграть соответствующую роль. Это мощные транспортно-распределительные и одновременно интеллектуально-организационные центры, причем между каждым из них и государственной границей нет другого центра-конкурента. Очевидно, Иркутск успешнее справится с ролью логистической базы фрагмента транзитного коридора, если осуществлять эту функцию станет совместно с другими городами своей агломерированной системы. Осуществление такого проекта призвано внести вклад и в решение побочной задачи: застроечного заполнения все же достаточно большого промежутка между Иркутском и Ангарском.

Можно выдвинуть еще одну нетривиальную мысль, переключаясь с еще одной популярной идеей из сферы регионального развития – идеей кластеризации (и одновременно – уже изрядно подзабытой идеей «полюсов роста»). В поисках «пропульсивного» сочетания специализаций частного бизнеса не худо бы обратить внимание на такую сферу деятельности, как НИОКР (научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки).

Эта сфера перенесла мощнейший кризис в результате экономических реформ, построенных на моделях, которые просто не предполагали наличия в развиваемой стране крупного научно-образовательного потенциала. Между тем он имелся в Советском Союзе, сохранился (хотя, естественно, в меньших масштабах) в Российской Федерации и, несмотря на все дальнейшее, не равен нулю и сейчас. Улыбку (грустную) вызывают ультрапатриотические утверждения, будто бы Россия обладает самыми передовыми в мире системами образования и науки. Но не менее нелепы и утверждения, будто отечественные образование и наука не имеют никакой ценности и в лучшем случае должны следовать за западными. Наиболее реалистичным будет сказать, что потенциал России в данной сфере остается конкурентоспособным и что эта конкурентоспособность хотя и невысока, но может быть несколько повышена в случае целенаправленного инвестирования. Аналогичное можно сказать о научно-образовательном потенциале Иркутска на фоне огромной России: далеко не самый высокий, но и не последний.

Отсюда идея: упор на НИОКР как путь развития города и агломерации. В мире есть замечательный пример такого развития – Силиконовая долина в США. Гигантский конгломерат частных фирм, занимающихся программированием и разработкой электронной техники в кооперации с крупным университетом. Там, кстати, немало россиян (и иркутян), уже разбогатевших и, при определенных усилиях со стороны властей и бизнеса, способных внести свою инвестиционную и интеллектуальную лепту в развитие исторической Родины. Не будем здесь обсуждать данную идею в подробностях. Отметим лишь, что это еще один вариант заполнения пространства агломерации, причем вариант высокоинновационный.

Необходимы частные инвестиции. Инвестиции крупного капитала в крупномасштабные проекты, инвестиции малого бизнеса в НИОКР, торговлю, услуги. А капитал надо заинтересовать. Придется также привлекать мигрантов. В том числе реэмигрантов или частичных реэмигрантов, не желающих покидать новое место жительства, но готовых жить «на два дома» – что в современном мире встречается все

9. Имеются даже такие политики, которые поставили данный пункт в основу своей программы: см., например, Томчин Г. О проекте развития транспортной инфраструктуры России // официальный сайт Союза правых сил, <http://www.sps.ru/?id=214718>.

10. Kahneman D., Tversky A. Prospect theory: an analysis of decision under risk // *Econometrica*. 1979. № 47 P. 263-291.

11. См., например, Лидин К. Л., Калужнов Н. А., Тимофеев И. А. Международный имидж азиатской России и его роль в построении транссибирского коридора / Геополитические и социально-экономические проблемы создания международных транспортных коридоров. Коллективная монография / Под научн. редакцией Хоменко А. П., Гончаренко С. С., Елисеева С. В., Каштанова Ю. Б., Сольской И. Ю., Якобсона А. Я. – Иркутск: ИрГУПС. – 2004 г. – Т. 2. – 605 с., С. 96-110.

12. Богатуров А. Д. Корейский полуостров в треугольнике Россия - Китай - Япония // Россия и Корея в меняющемся мире. Материалы научно-практической конференции. М.: Изд-во МГИМО МИД РФ. – 2005 г.

13. Лидин К. Л., Якобсон А. Я. Трансевроазиатский коридор - новый взгляд на проблему. Представлено в журнал «Проблемы Дальнего Востока».

14. Щедровицкий П. Геоэкономические координаты // Формула развития. Сборник статей: 1987-2005 гг. - Москва, Архитектура-С - 2005 г.

15. Каганский В. Основания регионального анализа в гуманитарной географии // Изв. РАН, сер. географ., 1999 г., N 2, с. 42 - 50.

16. Яркий пример периферического восприятия Нью-Йорка можно найти, например, в книге Э. Лимонова «Это я, Эдичка».

чаще. Но любых мигрантов надо заинтересовать. Необходим существенный рост привлекательности Иркутска в качестве места постоянного жительства.

Думается, заинтересовать и инвесторов, и мигрантов может позиционирование новой системы в качестве мирового города и центра. Обсудим эти понятия.

По П. Г. Щедровицкому, мировые города – это такие образования, которыми национальные государства входят в глобальную логистическую систему<sup>14</sup>. Мировой город включен в мировую структуру постиндустриальных связей, что позволяет ему экономически процветать, даже если вся остальная территория вокруг него находится в депрессивном состоянии. До сих пор в России фактически имеется только один очевидно мировой город – Москва (но есть целый ряд претендентов). Роль одного из двух полюсов «малого Евразийского коридора» неизбежно выводит Иркутск на роль такого города и требует соответствия этой роли.

Мировой город обладает комплексом признаков центра, он осознает и определяет себя как центр. Развернутую характеристику центру в геоэкономическом смысле дает В. Каганский<sup>15</sup>. Центру присущ транзитный характер и частичное оседание транспортируемо-распределяемого материала. Центр демонстрирует миграционное притяжение населения, в том числе из очень далеких мест: в центр стремятся приехать и поселиться трудоспособные мигранты не только из других регионов, но и из-за рубежа. На первом этапе центр притягивает «мускулы» – мигрантов, способных к простому физическому труду. Более высокий уровень развития центра вызывает «перетекание мозгов»: центр становится объектом притяжения образованной, интеллектуальной миграции. Соответственно, складывается ситуация, при которой местное население составляет невысокую долю и одновременно играет исключительную роль хранителя очень сложной культурной и жизненной среды. Центру присущи высокая степень толерантности и космополитизм; сложные сочетания многих разных систем регулирования (юрисдикций) и их частичные пересечения; полистатусность, в том числе размещенных в нем объектов.

Городская среда центра насыщена знаками и символами, предельно нагружена семиотически. Центр – сложное пространство многих направлений, времен, языков, символических (знаковых) систем; культурно и семиотически избыточное пространство. Среда таких мест испытывает на себе логически взаимоисключающие тенденции креативности, творческого роста и музеефикации; она одновременно динамична и консервативна; люди живут сразу во многих разноскоростных процессах. Центр невозможен без связей двух существенно разных направлений и типов – с иными центрами (в том числе и более высокими по иерархии) и с централизованной по нему территорией.

Центру противостоит периферия. По мысли В. Каганского, периферия характеризуется несамостоятельным, несамодостаточным осознанием себя, ощущением своей ущербности и зависимости от центра. Жители периферии позиционируют себя как случайных, временных насельников чуждой территории. Отсюда – потребительское, антиэкологическое, разрушительное отношение к ландшафту, коренному населению и местной культуре. Мышлению периферии присуще недоброжелательное и высокомерное отношение к памятникам истории и традициям собственного города, отторжение мыслей о ценности его прошлого. Жители периферии пребывают в простом, даже примитивном семиотическом пространстве, их интересы узко ограничены простейшими эгоистическими потребностями, в их сознании отсутствуют связи с иными географическими и историческими фрагментами реальности. Острый комплекс неполноценности по отношению к центру формирует зависти-

вое, подражательное и скрыто враждебное отношение ко всему, что воспринимается как исходящее из центра. Периферия – частично окультуренное, простое, трудное для жизни и дискомфортное пространство. Подчеркнем, что состояние центра или периферии – это состояния сознания жителей. И Москву, и Париж можно воспринимать как глухую периферию<sup>16</sup>. Деревушка в десять дворов может переживаться ее жителями как безусловный центр. При этом ожидание поддержки исключительно от федеральных властей в корне подрывает саму идею превращения Иркутска в мировой город. Пока центр поля интересов руководителей региона располагается в Москве, Иркутск неизбежно оканчивается глухой периферией – со всеми вытекающими отсюда последствиями. Транзитный потенциал Иркутска (вернее, линейной системы городов вдоль иркутского участка Транссиба) позволяет рассматривать перспективы его превращения в мировой город, мегалополис. Как было продемонстрировано на организационно-деятельностной игре «Город» в 1990 г., Иркутск действительно является городом -центром в строгом смысле этого слова.

Однако этот потенциал – пока всего лишь потенциал. Вопрос самоидентификации Иркутска – это вопрос, как наш город воспринимается его собственными жителями и руководителями.