

- [12] *Glaeser E.* The new economics of urban and regional growth // G. L. Clark, M. P. Feldman, and M. S. Gelter (eds). The Oxford Handbook of Economic Geography. Oxford: Oxford University Press, 2003. P. 83—98.
- [13] *Glaeser E.* Triumph of the city / London: Macmillan, 2011. 338 p.
- [14] *Harris C. D.* Cities of the Soviet Union: studies in their functions, size, density, and growth. Chicago: Association of American Geographers, 1970. 484 p.
- [15] *Henderson J. V.* Cities and development // Journal of Regional Science. 2010. N 50. P. 515—540.
- [16] *Hooson D.* The growth of cities in pre-soviet Russia. Berkly: Center for Slavic and East-European Studies, University of California. 1968. Reprint N 305. P. 254—276.
- [17] *Husson F., Josse J., Le S., Mazet J.* FactoMineR: Factor Analysis and Data Mining with R. R package version 1.10./factominer.free.fr [сайт] / FactoMineR package [2008]. URL: <http://factominer.free.fr> (дата обращения: 07.11.2015).
- [18] *Iyer S.* Increasing unevenness in the distribution of city size in post-soviet Russia // Eurasian Geography and Economics. 2003. Vol. 44, N 5. P. 348—367.
- [19] *Mikhailova T.* Gulag, WWII and the Long-run Patterns of Soviet City Growth // ideas.repec.org [сайт] / REPEC [2012]. <http://ideas.repec.org/p/pramprapa/41758.html> (дата обращения: 07.11.2015).
- [20] *Prager J.-C., Thisse J.-F.* Economic geography and the unequal development of regions. London: Routledge, 2012. 265 p.

Изв. РГО. 2015. Т. 147, вып. 6

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ДЕЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ БАКИНСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

© **С. К. НАГИЕВ**

Бакинский государственный университет
E-mail: rustemhuseynov@rambler.ru

Процесс концентрации населения, перегрузка городской инфраструктуры — это типичные проблемы для большинства стран СНГ, особенно ярко ощущаемые в их столицах. В статье рассматриваются роль Бакинской агломерации в Азербайджане, новейшие изменения в функциональной и территориальной структуре Апшеронского экономического района, включая тенденции пространственных сдвигов промышленности, торговли, логистики, офисных функций и формирования новых центров развития.

Ключевые слова: Бакинская агломерация, Большой Баку, децентрализация, транспорт, Апшерон, инфраструктура.

С начала 90-х гг. XX в. страны СНГ находятся в той стадии развития, которая в научной литературе описывается как типичный переход от «социалистического» к «индустриальному» обществу. Эта фаза связана с тенденциями глобализации, интернационализации производства, формирования новых отношений в сфере занятости, образом жизни населения и социальной дифференциацией. Под влиянием структурных сдвигов происходит и изменение структуры расселения.

Некоторые городские агломерации стран СНГ в наибольшей степени выиграли от изменений экономической структуры за последние 20 лет. Им

удалось привлечь значительную часть международных инвестиционных потоков, что способствовало заметному экономическому росту. Другие агломерации охвачены длительным структурным кризисом, который способен привести к социально-экономическому упадку целых регионов.

Баку — единственный город Азербайджана, сумевший в условиях рыночной экономики войти в число крупных городов стран СНГ и с распадом СССР его геополитическая роль усилилась. Значение столицы в Азербайджане чрезвычайно велико. При этом Баку — крупный научный, культурный, коммерческий, финансовый и инновационный центр, а также ядро самой развитой в стране агломерации.

В столичной агломерации наряду с формированием центральных деловых районов можно наблюдать «конвергентное» развитие «штандортных» структур и на их периферии. Местные власти в условиях острой конкуренции за инвестиции стараются предложить новую инфраструктуру международного уровня для производственных и обслуживающих предприятий. Большие по площади торговые, сервисные и складские зоны вблизи основных автомагистралей все больше напоминают европейские аналоги.

На периферии агломерации формируются новые производственные комплексы, зоны размещения научно-исследовательских организаций и предприятий высоких технологий, а также объекты сферы услуг. Потоки маятниковой миграции более не направлены исключительно по линии центр— периферия и все чаще подчиняются сетевым моделям. Образование новых субцентров на периферии городских агломераций оказалось в центре внимания исследователей [3, 4].

Однако Бакинская агломерация выделяется не только своим социально-экономическим потенциалом, но и ролью главного инновационного центра страны, лидируя по скорости трансформационных процессов в экономике и социальной сфере. В этой связи изучение тенденций развития Бакинской агломерации особенно актуально, так как длительность постсоветского периода уже позволяет сделать выводы о том, соответствуют ли тенденции ее формирования общемировым трендам развития пригородов крупнейших центров и в какой степени они определяются унаследованными от советского времени чертами. Не менее важным является изучение характеристик и движущих сил развития пригородной зоны Баку, приводящих к функциональной реорганизации пространства, обострению различных социальных и экономических конфликтов, а также к изменению образа жизни населения.

Роль Бакинской агломерации в Азербайджане не просто велика. Она убийственна для остальных регионов страны, поскольку «выкачивает» из них и население, и финансовые потоки. В последние годы концентрацию экономического потенциала в столице дополнила концентрация всей финансовой жизни страны, обусловленная централизацией системы управления, прежде всего, властных и финансовых рычагов. Пристоличное положение и связанные с ним урбанизированная среда, емкий собственный рынок (плюс огромный Бакинский), квалификация кадров, многообразие функций, инновационный потенциал составляют огромные преимущества бакинского пригорода. Однако не все эти выгоды реализуются Апшеронским экономическим районом в полной мере [1].

В столице при тотальном дефиците мест для новой застройки и ухудшении экологической обстановки возникает необходимость максимально эффективного использования возможностей территории, обеспечения их

устойчивого развития, повышения социально-экономического потенциала и конкурентоспособности с учетом современных требований сохранения окружающей среды. При реализации в Баку государственной программы «План регионального развития Большого Баку на 2010—2030 годы» большое значение придается комплексному обустройству, реконструкции, реновации и реорганизации городских территорий, комплексной городской застройке на периферии города. Для этого разработана специальная подпрограмма «Комплексное обустройство исторического центра, реконструкция, реновация и реорганизация городских территорий, комплексная городская застройка на периферии города». Цель данной подпрограммы — сбалансированное градостроительное развитие городских территорий: благоустройство исторического центра, реновация существующей застройки, реорганизация территорий, застройка на периферии города.

Подход к рассмотрению, анализу и принятию решения по вопросу регионального развития определенной территории государства невозможен без анализа в целом всей территории страны. Именно рассмотрение развития определенного региона в контексте развития всей страны — залог конструктивного и эффективного функционирования государства в будущем. Рассматривая территорию Азербайджана в целом, следует отметить и неоднородность природных условий, и неравномерность расселения по регионам и городам. Прежде всего бросается в глаза дисбаланс между регионом Большого Баку и остальной территорией Азербайджана. В объем общей валовой продукции на регион Большого Баку падает 77 % общегосударственного показателя. Население, сосредоточенное на площади в 6 % общей площади Азербайджана, составляет 36 % общей численности населения государства. Подобная диспропорция наглядно демонстрирует как значимость региона Большого Баку, так и проблемы, с которыми сталкивается Азербайджан в данной ситуации.

Развитие Азербайджана в последние 10—12 лет существенно подняло значимость комплексной оценки земли, общегосударственного, регионального планирования землепользования. Из-за больших темпов развития региона Большого Баку в последние годы остро ощущается отсутствие надлежащего градостроительного планирования. Массовое освоение земель региона, масштабное строительство, развернувшееся в 1997—1998 гг., выявили недостатки управления градостроительным планированием. Особенно явно они проявились в отсутствии институциональных механизмов управления процессом планирования. Осознавая важность проблемы, правительство Азербайджана в 2008 г. приняло решение начать работу над проектом «План регионального развития Большого Баку на 2010—2030 годы». Этот проект даст возможность направить процесс градостроительного планирования в научно обоснованное, рациональное, эффективное, скоординированное русло. Проект, рассчитанный на ближайшие 25 лет, организует стихийно начавшееся развитие процесса землепользования и градостроительного планирования.

Фактором, отрицательно влияющим на функционирование как земельной, так и инженерной инфраструктур региона, является значительное количество беженцев и переселенцев, переселившихся на территорию Большого Баку в течение короткого времени. По предварительным оценкам экспертов, территория, занятая неорганизованными поселениями, появившимися после 1991—1993 гг., превышает 100 км². Учитывая вышеизложенное, сложившу-

юся ситуацию и насущные проблемы, можно сформулировать следующие задачи в развитии региона на ближайшие 25—30 лет.

1. Разработка концепции развития региона в рамках всего государства.
2. Совершенствование системы институционального развития системы градостроительного планирования.
3. Создание схемы функционального зонирования территории региона.
4. Создание единой транспортной схемы региона.

Институциональное развитие системы управления — одна из важнейших задач градостроительного планирования на современном этапе.

«План регионального развития Большого Баку», охватывающий период до 2030 г. и далее, призван приостановить углубление диспропорции между столицей и регионами, а также между центром и окраинами города. Генеральной линией документа, который должен быть утвержден в ближайший год, выбрана децентрализация региона Большого Баку.

К сильной загруженности столицы и ее окрестностей привели непрекращающийся в течение последних 30—50 лет приток людей и насыщение территории Апшеронского полуострова новыми производственными мощностями. Это сильно усложнило задачу, поставленную перед разработчиками плана.

Рассредоточение населения и инфраструктуры на территории Большого Баку — трехступенчатый процесс, включающий в себя территориальную, региональную и городскую децентрализации.

Первый этап подразумевает перемещение ряда социальных и промышленных объектов из региона Большого Баку в другие города Азербайджана. В этой связи стоит отметить, что в Баку находится 41 из 53 вузов, действующих в стране. Это аномальное явление, которое является одним из факторов, привлекающих население в столицу. Часть этих вузов необходимо перенести в регионы. Например, все учебные заведения, имеющие отношение к сельскому хозяйству, должны функционировать не в Баку, а на местах.

Таким образом, пригород Баку находится в его тени, делегируя столице многие функции, что, однако, компенсируется их тесными связями. Вместе с тем Апшеронский экономический район как зона перехода от столицы к окружающим регионам — это не всегда четкий перепад показателей. Они мало отличаются от показателей смежных экономических районов. Важно отметить, что в последние годы за счет более высоких темпов развития по большинству ключевых признаков доминирует тенденция «подтягивания» к региону сопредельных территорий.

С установлением независимости Азербайджана возникла проблема изменения системы управления землепользованием и изменения структуры проектно-строительного процесса в целом. Если в условиях Советского Союза и земля, и проектные, и строительные организации были в собственности государства, что, конечно же, упрощало управление, то в условиях рыночной экономики встает задача изменения «вертикальной» структуры на «горизонтальную». Другой вопрос проблемы — это отсутствие необходимого количества кадров для реализации градостроительной политики в современных условиях. Подготовка профессиональных кадров — одно из приоритетных направлений будущего развития. Следующая проблема — формирование новой правовой и нормативной баз для функционирования градостроительного процесса и реализации землепользования. Сегодня в Азербайджане уже принят новый Градостроительный кодекс. Но в этом направлении предстоит сделать

еще очень много работы. Иная проблема, которая прямо-таки свалилась на город в последние годы, — транспортная. Центр Баку начинает превращаться в одну большую пробку. Практически все дороги заполнены автомобилями, автобусами и иным автотранспортом. Пока все принимаемые меры не приносят желаемого эффекта. Эта проблема одна из насущных сегодня. Должным образом еще не решена проблема развития городской инфраструктуры. В Баку до сих пор вода подается в определенные часы, существуют перебои с газоснабжением, электричеством, отсутствуют современные очистные станции сточных вод. Остро ощущается недостаточность в обеспечении общественным транспортом. Ликвидация старого трамвая и пригородной электрички не облегчила положения города, а усилила остроту проблемы в пассажироперевозках. В ближайшем будущем необходимо срочно модернизировать и расширить сеть общественного транспорта. Сегодня за пределами собственно Баку общественный пассажирский транспорт представлен только автобусом, и, конечно же, этого недостаточно. Отсутствие качественного обеспечения общественным пассажирским транспортом в свою очередь создает проблемы в развитии новых селитебных территорий, промышленных зон, торговых центров, университетских корпусов, больничных комплексов и т. п. Очередная проблема Большого Баку — это наличие единого, общего, незначительного по площади центра города. Сегодняшний центр города, который занимает площадь чуть более 1000 га, не справляется со своими функциями. За последние 30 лет город вырос на 1 млн жителей, а площадь центра осталась практически неизменной, насыщенной и административными, и историко-культурными, и спортивными, и промышленными, и торговыми объектами. В этом центре сосредоточились практически все университеты, больницы и другие заведения общественного назначения. И все это на площади 1000—1500 га. Создание продуманной функциональной схемы города — одна из самых первостепенных проблем, стоящих сегодня перед Большим Баку. Без обоснованного рассредоточения общественных центров будет невозможно создать комфортную среду обитания для людей и здорового функционирования всего региона в целом [2].

Основное направление развития региона Большого Баку нацелено прежде всего на процесс реорганизации использования земель на Апшеронском полуострове, в частности на регенерацию промышленного района на территории собственно Баку, площадью около 3000 га. Эта территория в прошлом функционировала как крупный промышленный центр союзного значения. Сегодня эти производства потеряли свою актуальность, но часть города, которую они занимают сегодня, находится практически в центре Бакинского «амфитеатра», не отвечая ни экологическим, ни функциональным требованиям. Более эффективное использование этой территории — одна из первостепенных задач на ближайшие 20—30 лет. Один из грандиозных реорганизационных проектов в современном Баку — это перенос, а точнее, вынос из Бакинской бухты морского порта и парома. На сегодняшний день уже принятое решение и начавшееся строительство нового Международного торгового порта в г. Алят в 65 км от центра Баку — основополагающая градостроительная реорганизация. Осуществленное строительство новых промышленных центров нефтехимического комплекса вдоль берега моря предопределяет развитие Большого Баку в южном направлении в сторону г. Алят. Уже сегодня в этом районе функционируют цементный завод, завод глубоководных оснований, новый газоконденсатный завод, строятся новые судостроительный и цемент-

ный заводы. Все это, естественно, приведет к развитию селитебной зоны в этой части региона. Другой центр индустриальной нагрузки — г. Сумгаит. В прошлом крупный индустриальный, нефтехимический центр сегодня переживает второе рождение. В советское время этот город был одним из главных поставщиков продуктов нефтехимического профиля. Сегодня большие по площади территории бывших заводов регенерируются и перепрофилируются в мобильные, современные, многофункциональные заводы и фабрики, которые уже выпускают конкурентоспособную продукцию. Другой центр региона, которому будет уделено пристальное внимание, — это г. Хырдалан и территории, прилегающие к нему. Этот населенный пункт развился практически за последние 15 лет, а учитывая тот факт, что именно эти последние 15 лет и были самыми проблемными в области градостроительного планирования, то и результат, конечно, получился плачевным. Эта зона региона Большого Баку требует существенной градостроительной реконструкции. Практически вся территория как города Хырдалана, так и прилегающих к нему земель покрыта неорганизованными поселениями, без элементарного социального обеспечения. Следующая зона будущего развития — северная береговая линия, за которой давно закреплена функция рекреационной зоны. Эта зону в будущем планируется эффективно благоустраивать и озеленять, а всю северную береговую линию развивать как курортную зону международного класса. Уже сегодня эта территория привлекает крупных инвесторов, желающих развивать курортный туризм.

В повестке дня остается вопрос рекультивации нефтепромысловых территорий собственно Баку. Это направление градостроительной деятельности также будет сохранено в ближайшие 20—30 лет.

Одним из важных способов решения территориальной разгрузки Баку могут стать перемещение железнодорожного вокзала из центральной части Баку с сохранением транспортной инфраструктуры города и концепция реновации освободившихся зданий под объекты различного назначения.

В настоящее время в Баку продолжают кардинальные архитектурные преобразования: возводятся многоэтажные офисные здания, создается современная транспортная инфраструктура, развивается элитная жилая застройка. Параллельно реализуются программы по строительству доступного жилья. Все это отражается на плотности застройки и экологической обстановке в городе. При этом земли, отведенные под путевую инфраструктуру железной дороги, остаются, как правило, неприкосновенными. Железнодорожный транспорт весьма ощутимо влияет на экосистему города.

Вредное воздействие на окружающую среду усиливается тем, что источники загрязнений располагаются в жилых районах, в которых проживает много людей. Здание Бакинского вокзала — памятник архитектуры, но располагается в центре города. Снижение грузовой активности в центре Баку при сохраняющихся высоких затратах на содержание и эксплуатацию транспорта, при огромных площадях, которые он здесь занимает, — одна из главных причин, побудивших нас задуматься об организации пассажирского движения от станции Баладжары.

В настоящее время в столице Азербайджана остро стоит проблема рационального повторного использования территорий с учетом их реабилитации, экологизации и эффективного планирования. Между тем конверсия бывших территорий заводов, фабрик, транспортных коммуникаций, особенно железнодорожной инфраструктуры, представляет необычайный градостроитель-

ный интерес для Азербайджанской столицы. В ходе децентрализации освобождаются площади в центральном районе Баку. Они могут использоваться для развития городской инфраструктуры, строительства жилья, совершенствования транспортной системы и т. д. Нельзя не отметить и ожидаемый положительный экологический эффект проекта. Реабилитация городского пространства в данном случае становится процессом качественного воспроизводства территории для повышения ее конкурентоспособности, эффективности использования в условиях рынка и улучшения жизненного пространства населения. Компонентами концепции переноса указанных инфраструктур, в том числе железнодорожного вокзала, являются не только улучшение технических характеристик, основанных на современных строительных и архитектурных решениях, но и повышение качества городской территории. Для воплощения предложенных проектов в жизнь необходимо внедрение государственно-частного партнерства в разработку и реализацию специальных объектов.

Обновленный Баку как один из древнейших городов мира, обладающий неповторимым своеобразием, культурой, аурой, оригинальными памятниками истории и архитектуры, будет оставаться центром притяжения туристов всего мира.

Список литературы

- [1] *Нагиев С. К.* Регулирование демографических процессов Большого Баку. Междунар. науч. конф., посв. 100-летию Г. Алиева. Баку, 2007. С. 108—110.
- [2] *Эфендиев В. А., Нагиев С. К.* Бакинская система расселения и транспорт // Современные исследования социальных проблем. III Общероссийская науч.-практ. конф. Красноярск: Научно-инновационный центр, 2011. С. 369—372.
- [3] *Burdack J., Herfert G.* Neue Entwürfe an der Peripherie euroascher Großstädte // Europa Regional. 1998. N 2. S. 26—44.
- [4] *Brake K., Dangschat J. S., Herfert G.* Suburbanisierung in Deutschland Opladen. Leske + Budrich, 2001. 284 s.

Поступило в редакцию
23 декабря 2014 г.

The current stage of decentralization in Baku agglomeration: current state and prospects

© *S. K. Naghiyev*

Baku State University
E-mail: rustemhuseynov@rambler.ru

The process of concentration of population, overloading of urban infrastructure today is a typical problem for the majority of the CIS countries, particularly clearly felt in their capitals. The article discusses the role of Baku agglomeration in Azerbaijan, the specificity of its trends, the latest changes in the fun-

ctional and territorial structure of Absheron economic region, a suburb of the capital, including trends of spatial shifts, industry, commerce, logistics, office functions and the formation of new development centers.

Key words: Baku agglomeration, Greater Baku, decentralization, transport, Absheron, infrastructure.

References

- [1] *Nagiev S. K.* Regulirovanie demograficheskikh processov Bolshogo Baku. Mezhdunarodnaja nauchnaja konferencija, posv. 100-letiyu G. Alieva. Baku, 2007. S. 108—110.
- [2] *Jefendief V. A., Nagiev S. K.* Bakinskaja sistema rasselenija i transport // *Sovremennye issledovanija socyalnyh problem. III obsherossiiskaja nauchno-prakticheskaja konferencija.* Krasnojarsk: Nauchno-innovacionnyi centr, 2011. S. 369—372.
- [3] *Burdack J., Herfert G.* Neue Entüicklungen an der Peripherie euroascher Grobstadte // *Europa Regional.* 1998. N 2. S. 26—44.
- [4] *Brake K., Dangschat J. S., Herfert G.* Suburbanisierung in Deutschland Opladen. Leske + Budrich, 2001. 284 s.