

УДК 711.424 (470.43)

М.В. СОЛОДИЛОВ

аспирант кафедры градостроительства
Самарский государственный архитектурно-строительный университет

**МОНОГОРОД ТОЛЬЯТТИ
В КОНТЕКСТЕ ПОСТИНДУСТРИАЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ ГОРОДА***A MONOCITY TOGLIATTI IN A CONTEXT OF TRANSFORMATION OF THE POST-INDUSTRIAL CITY*

Рассматривается феномен российского моногорода в контексте социально-экономических трансформаций индустриального и постиндустриального города.

Ключевые слова: моногород, модернизация, постиндустриальные процессы в городе, Тольятти.

Проблема моногородов стала актуальной задолго до начала экономического кризиса 2008 г. Начиная с середины 70-х гг., мир переживает череду периодов с низкими темпами роста мировой экономики. Города с промышленными градообразующими предприятиями столкнулись с проблемой зависимости от сырьевой обеспеченности и уровня спроса на производимую продукцию. Резкий спад производства для промышленных городов стал оборачиваться резким высвобождением большого количества рабочей силы и социальной напряженностью.

В России насчитывается большое количество моногородов. В настоящий момент в специальный перечень включены 333 моногорода, в которых живет около 16 млн. человек, или 20 % городского населения страны [1] – наследство от исторических эпох. Возникновение моногородов можно отнести к периоду индустриализации, начатой Петром I в начале XVIII в., в ходе которой создавались новые производства, в первую очередь суконные мануфактуры и железоделательные заводы в зонах освоения. Многие из основанных в тот период рабочих поселений впоследствии развились в крупные промышленные центры, например Челябинск, Златоуст, Тула. При значительном объединении крепостного труда техническая концентрация производства в петровских мануфактурах была невелика. Судя по отдельным описаниям, “мануфактуры” часто представляли собой не единое централизованное предприятие, расположенное в одном здании, а скорее объединенную систему светелок, или даже частную работу на дому отдельных кустарей [1].

Следующим этапом следует выделить массовое появление моногородов в связи с развитием

The article analyzes phenomenon of Russian mono-cities in a context of social and economic transformations of the industrial and post-industrial city.

Key words: a monocity, modernization, post-industrial processes in cities, Togliatti.

легкой промышленности. Такого типа мануфактуры появлялись преимущественно в центре России за счет укрепления деревенских промыслов, образуя крупные центры производства, например, Шуя, Дрезна, Орехово-Зуево, Павловский посад, Семенов, Гусь-Хрустальный.

В советское время в связи с программой индустриализации страны появилось большое количество новых моногородов. Их число возросло в военные годы за счет эвакуированных предприятий, причем позднее некоторые монопоселки слились с близрасположенными городами (Безымянка и Куйбышев, Танкоград и Челябинск и др.) [2].

В советской традиции развитие городов трактовалось как обеспечение производств рабочей силой, и сама ведомственная логика финансирования экономики предполагала акцентировку того или иного производственного профиля поселений. Узкофункциональный подход господствовал повсеместно. Развитие научно-технического и военного потенциала СССР повлекло за собой создание наукоградов и ЗАТО (Закрытое административно-территориальное образование). Наконец, развитию гражданского машиностроения мы обязаны возникновению современного города Тольятти.

Глобализация – была ключом к пониманию трансформации городов прошлых двух десятилетий XX в. Глобализация является следствием взаимосвязанных процессов: экономических, социальных, политических, культурных и экологических, которые продолжают формировать мир, в котором мы живем. Трансформации происходят на различных уровнях, начиная от экономического, политического и социального устройства до повседневного

порядка нашей жизни. Теперь мы можем быть частью глобальной культуры, что невозможно было прежде. Процессы глобализации кардинально затрагивают город как место, где живет большинство людей. Любые экономические катаклизмы в первую очередь отражаются на функционировании городов, в особенности тех, где основным градообразующим предприятием является производство, зачастую зависимое от уровня потребительского спроса на производимую продукцию.

Город как социально-экономическое целое зародился на базе развитых производственных сил общества. Первые города возникли в период, когда общество приобрело оседлый и постоянный характер, когда возникло достаточно развитое разделение труда и обособление сельского хозяйства от ремесленного производства и торговли. Переход от охоты и собирательства к аграрному производству привел к избытку производства и выделению новых классов внутри общества, которые имели больше богатств и более разнообразный набор задач, а также образ жизни. Таким образом возникла необходимость административной системы в дополнение к семейным и клановым структурам, которые составляли основу социальной организации.

Промышленная революция в XVIII и XIX вв. открыла путь в современный мир, где производство продукции было движущей силой общества. Новой могущественной силой стали промышленные капиталисты, создающие новые товары индустриальной эпохи. Рост промышленности потребовал освоения новых ресурсов и новых видов энергии. Урбанизация стала доминирующим пространственным процессом XIX и начала XX в. Переход от сельского образа жизни к городскому имел драматичный характер, с резкими изменениями в жизни людей. В сельском укладе жизни крестьяне были прикреплены к земле и были ограничены в мобильности. При переходе в урбанизированный индустриальный мир XVIII и XIX столетий произошло разделение селитебной территории и производства. С последствиями промышленной революции связано появление трех стратегий развития города: 1) придание единства и превращение исторического города в функциональное целое (преобразование Парижа Жоржем Османом); 2) в связи с автомобилизацией развитие субурбий и даунтаунов (американские города); 3) модель города-сада, предложенная Эбенизером Говардом. Понимание города мыслилось в рамках застывшей, замкнутой в себе системы. Эта система по большей части не преду-

сматривала развития, город как проект завершался в момент строительства. Становлению известной модернистской градостроительной модели способствовал французский архитектор Тони Гарнье, предложивший в 1904 г. концепцию «Промышленного города». В его проекте территория поселения четко разделяется на промышленную и жилую зоны. Идеи функционального разделения городских территорий были догматизированы в утвержденной в 1933 г. хартии международным конгрессом современной архитектуры CIAM. Из принятого документа следует выделить два пункта: 1) Свободно расположенный в пространстве многоквартирный дом — это единственно целесообразный тип жилища. 2) Городская территория должна четко разделяться на функциональные зоны: жилые массивы; промышленная территория; зона отдыха; транспортная инфраструктура. Идеология тотального нормирования процессов жизнедеятельности и функционального разделения городских территорий в СССР была научно обоснована в первой половине 60-х гг. и впоследствии зафиксирована в СНиПах.

Именно в этот период в новых строящихся городах было заложено ограничение пересечениям разных видов деятельности и, как результат, прекращение генерации новых видов деловой и общественной активности [6].

В начале 1960-х, в разгар беспорядков в черных гетто, мэр Филадельфии сделал заявление: «Отныне границы государства проходят внутри наших городов». По существу, заявление американского мэра вскрыло тенденцию, которая тогда только начинала распространять свое влияние как на столичные города, так и на провинциальные городки и деревушки — тенденцию «вынужденной интроверсии». То была первая реакция Города на победоносное шествие транснациональной экономики, быстро вылившееся в упадок старых промышленных центров и необратимое опустошение целого ряда рабочих городов, таких как Ливерпуль и Шеффилд в Англии, Детройт и Сент-Луис в Соединенных Штатах, Дортмунд в Западной Германии. Такие события как закрытие заводов, массовые увольнения, временная занятость стали дестабилизировать жителей и городскую среду, провоцируя серии непрерывных трансформаций, что, в конечном счете, привело к необратимому разложению городской ткани. Например, Детройт многие исследователи называют не иначе как классическим постиндустриальным «бубликом», наполненным по краям, но пустым в сердцевине. Индустриальное

сердце города пустеет, массовое бегство рабочих из Детройта набирает скорость, в конце концов именно он поставил Америку на колеса.

Стоит отметить стремительное изменение городов в конце XX в. Они “децентрализовались”, если пользоваться популярным в постструктурализме термином. IT-компании, торговые центры, тематические парки развлечений и заводы переместились за пределы города. В собственно же городе тоже шли новые процессы: он по-новому разграничивался на корпоративные центры, “сообщества за воротами”, центры потребления и так далее. Потребление стало центром жизни изменившихся, постиндустриальных городов – мест постфордистской экономики [3]. Последние преобразования связаны с переходом к так называемой индустрии информации и знаний. Они менее зависимы от нахождения в каком-либо отдельном регионе. Сырье для такой индустрии – знания и идеи. Телекоммуникационные технологии стали изменять организационные структуры и облик городов. Информационные технологии трактуют “место” как что-то эфемерное, непостоянное и подвижное. Ослабевающее чувство места, общего пространства и идентичности приводит к тому, что структуру сообщества определяет скорее общность интересов, чем география проживания. Все эти тенденции связаны с развитием третичного сектора экономики: сферы услуг и инфраструктурного комплекса. Рост производительности труда в промышленности является причиной высвобождения ресурсов для развития сферы услуг. Доля третичного сектора в экономике отдельных стран распределяется следующим образом (в % к ВВП): Россия - 55, Великобритания - 70, США – 72, ФРГ - 69, Франция - 70, это говорит об отсталости данного сектора в нашей стране.

Окончательные изменения в городах развитых стран связаны с переходом от серийного производства к производству потребительских услуг. Появление нового “потребительского пространства” привлекло большое внимание урбанистической литературы 1980-х и 1990-х таких авторов, как: Дэвид Харви, Шарон Зукин, Питер Холл, Рем Коолхас [4]. Переход от индустриального к “информационному” капитализму является ключевым изменением в конце XX в.

Обратимся к истории возникновения и развития города Тольятти (см. илл.). Старый Ставрополь, основанный в середине XVIII в., как город сформировался столетие спустя. В XIX в. его планировочная

структура состояла из 27 кварталов. Кварталы имели четкую геометрическую форму и усадебную разбивку. По красным линиям улиц стояли одноэтажные, в редких случаях двухэтажные деревянные жилые дома. В глубине усадеб находились хозяйственные постройки и сады. В 1900 г. население города составляло 6 тыс. человек, в нем имелось 5 церквей, 6 учебных заведений, земская больница, типография, 6 фабрик и заводов, 5 мельниц, 59 хлебных амбаров, более 70 лавок и магазинов, пристань, 2 гостиницы. Своим архитектурным обликом выделялись лишь общественные здания: женская гимназия, реальное училище, санаторий “Лесное” и, конечно, храмы [5].

Второе рождение города связано с развитием энергетики и химической промышленности. В данный период городу присущи черты советского классицизма, с ансамблями застройки поселка Шлюзовой, Комсомольского района и регулярной трехлучевой геометрией Центрального района. Автозаводский район города Тольятти (до 1964 г. – Ставрополь) был задуман как эталон отечественного градостроения. Третье рождение города началось со строительства Волжского автогиганта. В создании нового Автозаводского района участвовали десятки проектных институтов страны. В основу его плана был положен принцип зонирования территорий. На берегу водохранилища размещалась зона отдыха, к северу от нее – селитебная зона, за ней – санитарно-защитная и промышленная зона. Территория промышленной зоны, выбранная с учетом розы ветров, была поделена между ВАЗом и комплексом промышленно-коммунальных предприятий, обслуживающих автозавод и город.

Жилой Автозаводский район в проекте рассматривался как равноценный и взаимосвязанный элемент единого организма города. Проектирование Автограда было поручено ЦНИИП градостроительства под руководством архитектора Е. Кутырева и ЦНИИЭП жилища под руководством Б. Рубаненко. Основа планировочного решения – прямоугольная сетка транспортных магистралей. Автоград застраивался не микрорайонами, а укрупненными кварталами, каждый из них имел свою индивидуальную планировку, в нем размещались дома различной конфигурации и высоты.

Со временем эйфория по поводу создания в короткие сроки подобного Автограду крупнейшего градообразования прошла, и многие зодчие уже неоднозначно оценивали тольяттинский градостроительный эксперимент. Критику вызывало то, что в

Этапы преобразований города Тольятти

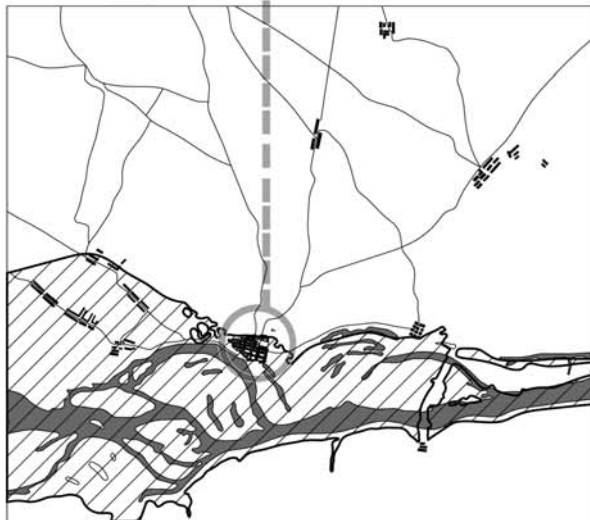
1737 Первый план города Ставрополя



1859 Город Ставрополь



1954  Границы затопления Куйбышевского вдхр.



С конца 1950-х Развитие энергетики, машиностроения и химической промышленности



Памятник основателю города В.Н. Татищеву. г. Тольятти

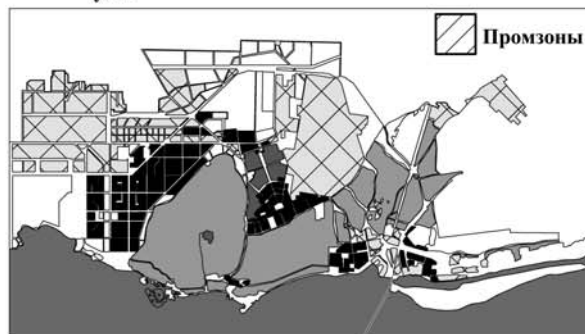
Городское сообщество на празднике весны и труда. 1 мая 2012 г.



Фестиваль архитектуры АРХИТ 2012. Один из авторов нового района г.Тольятти академик Ю.П. Бочаров показывает первые его эскизы.



2012 г. Тольятти - развитый промышленный узел



ходе его реализации машинная индустрия подавила человека. В итоге не удалось создать достаточно комфортабельную среду обитания, человек терялся среди безмерных по протяженности безликих панельных домов и широких автомагистралей [4].

В одном из учебных пособий известным специалистом в области урбанистики В.Л. Глазычевым была высказана интересная мысль по поводу феномена недоторода, у которого отсутствуют многообразие и сложность настоящего городского сообщества и иначе его можно охарактеризовать как чисто функциональное поселение “слобода”. По его мнению, самые большие слободы в мире – Тольятти и Набережные Челны, хотя сейчас там есть ядра городского сообщества, которые пытаются прорастить городское начало сквозь непомерно возросшую многоэтажную слободу. “Драматична борьба людей, которые осознают, что городом надо стать, с теми, кто удовлетворен, что на географической карте и в расписании поездов написано: “город Тольятти” [5].

Развитый промышленный сектор и большая численность населения города Тольятти не избавляют от борьбы за сложность и многообразие городского сообщества. Становление полноценного города со всем сосредоточением всех форм активности множества людей, составляющих самоуправляющееся сообщество, – задача, которая находится в стадии решения. Тольятти остро нуждается в многообразии образовательной и культурной деятельности.

Очевидно, что современные проблемы г. Тольятти коренятся в советской “истории города”. В.Л. Глазычев дает яркую характеристику того периода: “Процесс роста формального городского населения в Советском Союзе есть все основания считать процессом масштабной индустриализации, сопровождаемой возведением некоторого объема жилья и обустройством услугами по минимуму. Этот минимум рассчитывался по душевым нормативам, которые постепенно повышались с 50-х гг., но только в исключительных случаях их выдерживали в полноте. Как правило, более-менее удавалось выполнить планы по вводу жилья, тогда как социальная инфраструктура запаздывала на годы, а то и на десятилетия” [5]. В итоге, утилитарный подход, с фактическим отказом от архитектуры, вылился в кварталы со свободной планировкой, где произвольная расстановка зданий была с нередким пренебрежением к условиям солнечного освещения и господствующих ветров, что вело к деградации городского планирования.

Проблема вокруг моногородов резко обострилась с наступлением кризиса 2008-2009 гг. С первых же попыток разработать первые комплексные инвестиционные планы для “спасения” моногородов было выявлено множество проблем, среди которых: неразвитость инфраструктуры; слабость малого и среднего бизнеса, должного обеспечивать жизнеспособность и инвестиционную привлекательность города; отсутствие полноценного рынка жилья; низкие доходы населения; как следствие – низкая мобильность человеческого капитала; невостребованность инноваций [2].

На примере города Тольятти стала заметной низкая степень адаптации социально-экономической деятельности к изменяющимся потребностям общественного производства. С этим связаны такие социальные процессы, как отъезд активного населения из-за низкой заработной платы, увеличение смертности и заболеваемости, свертывание систем услуг и культурного обслуживания, иждивенческие настроения. Наблюдается ухудшение общей социокультурной среды, что не лучшим образом сказывается на имидже города в глазах молодых людей, которые из-за своей повышенной мобильности охотнее покидают город. Разнообразие городской жизни должно выражаться не столько разнообразием типологии объектов, сколько разнообразием среды. Долгое время промышленность признавалась фактором загрязнения среды и в самом деле активно загрязняла воздух, воду и почву. Это привело к жесткому разделению в городе зон работы, жизни и отдыха. Однако теперь ситуация меняется: переход от индустриальной экономики к экономике услуг выдвигает новые требования к городской среде.

Успешные города имеют много общего: успешные мыслящие индивидуальности, обилие творческих организаций, ясные политические цели. Важнейшая задача успешного города – выявить и научиться качественно эксплуатировать свои специфические возможности и ресурсы, определив себя как центр технологии, или финансов, или моды, или исторического наследия, или другого какого-либо конгломерата функций.

Трансформация города может осуществляться целым рядом путей и направлений, лишь одно из которых – творческая трансформация города. К примеру, реализация этого направления предполагает серию пилотных проектов, направленных на создание особого инновационного пространства, стимулирующего творческое мышление городского

общества, включая методы возвращения безработным уверенности в себе для получения повторного образования, развитие предпринимательства, создание сети творческих начинаний. Классический промышленный город должен превращать себя в интеллектуальный и творческий центр.

Промышленная культура не так уж легко превращается в постиндустриальную. Рабочие, воспитанные в покорности под патронажем крупной корпорации, не могут за одну ночь превратиться в людей предприимчивых и полагающихся на свои силы. Однако потребность в переменах назрела, в Тольятти уже предпринята попытка создания инновационной производственной зоны, гражданская активность активно развивается в пространстве Интернета и уже стала влиять на принятие важных градостроительных решений. Формируется культура поведения в общественных пространствах, активно работают образовательные центры, вроде ТГУ, устраивающие фестивали, форумы и круглые столы, посвященные проблемам архитектуры и дизайна. Однако не стоит тешить себя иллюзиями, что Тольятти уже сформировался в полноценный

постиндустриальный город, он только находится на пути трансформации и изменения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Черняк, В.З. Экономика города: учебное пособие [Текст] / В.З. Черняк, А.В. Черняк, И.В. Довдиенко. – М.: КНОРУС, 2010. – 368 с.
2. http://www.minregion.ru/press_office/news/2104.html [Электронный ресурс].
3. Тульчинский, Г. От спасения “спасения” и выживания к инновационному развитию. [Текст] / Г. Тульчинский // Муниципальная власть. – 2011, март-апрель.
4. Трубина, Е.Г. Город в теории: опыты осмысления пространства [Текст] / Е.Г. Трубина. – М.: Новое литературное обозрение, 2011. – 520 с.
5. Строительный комплекс и архитектура Самарской губернии: вчера, сегодня, завтра. Юбилейное издание к 150-летию Самарской губернии [Текст]. – Самара, 2001. – 464 с.
6. Ложкин, А. http://archi.ru/agency/news_current.html?nid=44760 [Электронный ресурс].

© Солодилов М.В., 2012