

ХАРЬКОВСКИЙ МЕГАПОЛИС: НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ

Голиков А.П.,

доктор географических наук, профессор
Харьковский национальный университет имени В.Н. Каразина

Исследуются факторы, обусловившие успешное развитие Харькова в прошлом. Анализируется их роль и значение в настоящее время. Показано, что значение данных факторов снизилось. Учитывая современное геополитическое положение Харькова и мировые тенденции в развитии мегаполисов, указывается на целесообразность развития в нем торгово-распределительных, научно-образовательных и финансовых функций, совершенствование внешнеэкономической деятельности на базе еврорегиона «Слобожанщина». В развитии промышленности использовать кластерную идеологию.

Ключевые слова: факторы развития, мегаполис, градообразующие функции, геополитическое положение, транспортно-географическое положение, кластер.

ХАРКІВСЬКИЙ МЕГАПОЛІС: СУЧАСНЕ Й МАЙБУТНЄ

Досліджуються фактори, які зумовили успішний розвиток Харкова у минулому. Аналізується їх роль та значення у теперішній час. Показано, що значення цих факторів знизилось. Враховуючи сучасне геополітичне положення Харкова і світові тенденції у розвитку мегаполісів, вказується на доцільність розвитку у ньому торгівельно-розподільчих, науково-освітнянських та фінансових функцій, вдосконалення зовнішньоекономічної діяльності на базі єврорегіону «Слобожанщина». У розвитку промисловості використовувати кластерну ідеологію.

Ключові слова: фактори розвитку, мегаполіс, містоутворюючі функції, геополітичне положення, транспортно-географічне положення, кластер.

KHARKIV MEGACITY: THE PRESENT AND THE FUTURE

The article studies the factors that led to the successful development of Kharkiv in the past. The article analyzes their role and importance in the present. The research shows that the value of these factors has decreased. Considering the current geopolitical position of Kharkov and world trends in the development of megacities, the article points to the expediency of the development of trade and distribution, scientific-educational and financial functions, improvement of foreign economic activity in it, on the basis of the Euroregion «Slobozhanschina». In the development of the industry to use the cluster ideology.

Key-words: factors of development, megacity, a city-forming functions, geopolitical position, transport and geographical location, cluster.

Постановка проблеми. Города, особенно крупные, принадлежат к важнейшим объектам социально-экономических исследований. Это объясняется их значительной ролью, которые они играют в хозяйственной, политической и культурной жизни стран и народов. К одному из таких городов относится Харьков.

В настоящее время учеными и специалистами научных учреждений и ВУЗов Харькова, под эгидой городского головы, разрабатывается программа социально-экономического развития города до 2030 г. Поэтому исследование проблемы развития Харькова, как одного из мегаполисов страны, представляет не только научный, но и практический интерес.

Как нам представляется, прежде чем перейти к перспективам и выбору векторов социально-экономического развития Харькова, целесообразно попытаться ответить на ряд вопросов.

1. Что послужило факторами ускоренного экономического развития Харькова в прошлом?
2. Существуют ли данные факторы сейчас?
3. Что такое хорошо и что такое плохо для Харькова и региона?
4. Стоит ли бороться за экономическое «лидерство» Харькова?
5. Если да, то каким путем?

Факторы, определившие экономическое развитие Харькова

С середины XIX века к нам дошли труды неизвестного географа Павла Крюкова¹, в которых он, анализируя экономико-географическое положение городов юга России, выделил среди них чрезвычайно выгодное местоположение Харькова, на основании чего сделал предположение о его быстром росте в будущем и превращение, со временем, в экономическую столицу юга России.

Такими факторами послужили: близость к формирующейся угольно-металлургической базе России (Донбасс с Приднепровьем), прокладка железных дорог, соединивших промышленный Центр с угольно-металлургической базой, а также степными районами товарного земледелия и морскими портами и, наконец, наличие дешевой рабочей силы. Иными словами, Харьков оказался в фокусе важнейших транспортно-экономических связей, да еще и с наличием такого важного интеллектуально-потенциала, как Харьковский университет.

Определенную роль, уже в XX столетии, сыграло и пребывание Харькова в ранге столицы Украины. Все это обусловило то положение, что к началу распада СССР он был третьим в Союзе и первым в

¹ Павел Крюков — псевдоним ученого, но кто скрывался под ним — до сего времени не известно.

Украине транспортным узлом и машиностроительным центром, да, очевидно, такое же место он занимал и как научный центр.

Существуют ли данные факторы в настоящее время?

— Да, но их роль и значение существенно снизились.

Во-первых, западный вектор политической направленности приводит к тому, что активность экономических связей все больше перемещается к западным границам Украины и ее центру.

Во-вторых, разорвались или значительно сократились производственно-технологические связи Харькова и области с предприятиями-смежниками в России и других странах бывшего СССР.

В-третьих, Харьков уже не находится в фокусе транспортно-экономических связей Украины.

Сохранились близость к угольно-металлургической базе, до некоторой степени интеллектуальный потенциал и транспортная инфраструктура.

Имеются ли возможности для восстановления былого экономического лидерства Харькова и региона?

Теоретически да. Но для этого Украине надо было бы войти в ЕЭП и через него совместно с другими участниками воссоздавать народнохозяйственный комплекс, который существовал в бывшем СССР и в котором Харьков вновь занял бы место «машиноборочного цеха» страны.

Для этого сейчас нет ни политической воли, ни возможностей. Поэтому практически, факторы, которые обусловили экономический рост Харькова и период его расцвета, очевидно, остались уже в прошлом.

Что такое хорошо и что такое плохо для Харькова и региона?

Все ли хорошо было в Харькове и регионе в период его экономического величия?

Работали заводы, фабрики, люди получали зарплату, исправно платили налоги, квартплату и проч. Но существует закон пропорциональности и гармоничности развития всех составляющих территориальных социально-экономических систем. К сожалению, в условиях быстрого развития промышленной составляющей он повсеместно нарушался. Жилье, инфраструктура в развитии сильно отставали. Коммуникации перегружены, в магазинах — пустота и очереди, воздух загазованный, водоемы загрязнены.

Что происходило за пределами Харькова? Для этого надо представить себе земельный участок, среди которого растёт огромное, с роскошной кроной дерево. Вокруг него деревца — низкие, хилые, болезненные, потому что вынуждены расти в тени данного дерева. Нечто аналогичное имеет место и в жизни городов. Почему в Харьковской области, кроме Харькова, нет ни одного большого города (т.е. города с населением более 100 тыс. жителей)? Ответ прост — все города области развивались «в тени» Харькова. Имеются только, на значительном удалении от Харькова, два средних — Изюм и Лозовая (с натяжкой еще Купянск). Все остальные 13 — малые города с населением от 5 до 30 тыс. жителей, ведущие «прозябающий» образ жизни. (В определенной степени даже Белгород находился

в тени Харькова. Сейчас он вышел из нее и быстро растёт).

Следовательно, не все хорошо было и в прошлой жизни.

Стоит ли бороться за прошлое экономическое лидерство Харькова?

Конечно, стоит. Но обязательно ли опять все ставить на его промышленное развитие? На этот вопрос сейчас трудно ответить. Надо найти «точки роста». Можно лишь отметить, что до Октябрьской революции Харьков помимо промышленности славился еще и своими торгово-распределительными функциями, банками, ярмарками. Это тоже путь развития. И труд людей, занятых в данной сфере, также создает ВВП и, как показывает опыт других стран, — немалый. Безусловно, надо восстанавливать и развивать промышленность. Но, если мы не намерены вступать в ЕЭП, надо избавляться от ее излишних производственных мощностей и осуществлять реструктуризацию народного хозяйства, как это делается в восточноевропейских странах, вступивших в Евросоюз.

Выбор путей развития

Согласно методике Мирового экономического форума, переменные, определяющие экономический рост, подразделяются на три категории: макроэкономические, институциональные, технологические. Они призваны способствовать повышению производительности труда, количественному и качественному росту трудовых ресурсов и капитала, повышать индекс потенциала человеческого развития, т.е. качество жизни.

Как и все областные центры, Харьков — полифункциональный город. В основе его развития — концентрация различных видов деятельности. Он выполняет административные, промышленные, транспортные, культурные, образовательные, научные и другие функции. Размеры города — 310 кв. км площади и 1452 тыс. человек населения — позволяют отнести его к разряду мегаполисов.

Мегаполисы всегда играли и продолжают играть особую роль в жизни народов и государств. С развитием мирохозяйственных процессов и глобализацией человеческой деятельности роль и стратегическое значение крупнейших городов не только не уменьшается, а наоборот, возрастает. Они увеличиваются как по численности, так и по размерам. По словам французских ученых Ж. Боже-Гарнье и Ж. Шабо, «Эти чудовища словно приговорены расти и породивший их человек с трудом способен сдерживать и контролировать их развитие» [1, с.167].

Изучение характера развития мегаполисов в современных условиях глобализации показывает, что они не только растут в количественном отношении, но испытывают и качественные изменения. Меняется структура их градообразующих функций, в частности, зарождаются и получают опережающее развитие торгово-распределительные, финансовые, инновационные функции, сокращаются промышленные. В ряде случаев мегаполисы становятся мировыми или национальными финансовыми, научными, инновационными, образовательными центрами.

Особенно выигрывают города, концентрирующие в себе финансовые потоки. Получаемые

ими сверхприбыли от финансовой деятельности вкладываются затем в развитие инфраструктуры, высокотехнологические производства, социальную сферу услуг. Они становятся привлекательными для размещения в них ТНК, различного рода научных, образовательных, исследовательских учреждений, повышается их значение и роль в международной деятельности. Ярким примером этому могут служить Лондон, Нью-Йорк, Франкфурт, Филадельфия, Сингапур, Гонконг и др. В противоположность этому города, ориентирующиеся на преимущественное развитие промышленного производства, сталкиваются со многими экономическими, социальными, экологическими и другими проблемами, оказываются в положении, вынуждающем их вести борьбу за выживание. В таком положении находятся сейчас многие крупные промышленные центры США, в частности Детройт, Питтсбург, Чикаго, Цинциннати и др.

Существуют определенные зависимости между размерностью городов по численности населения и развитием в них отдельных секторов экономики (рис. 1).

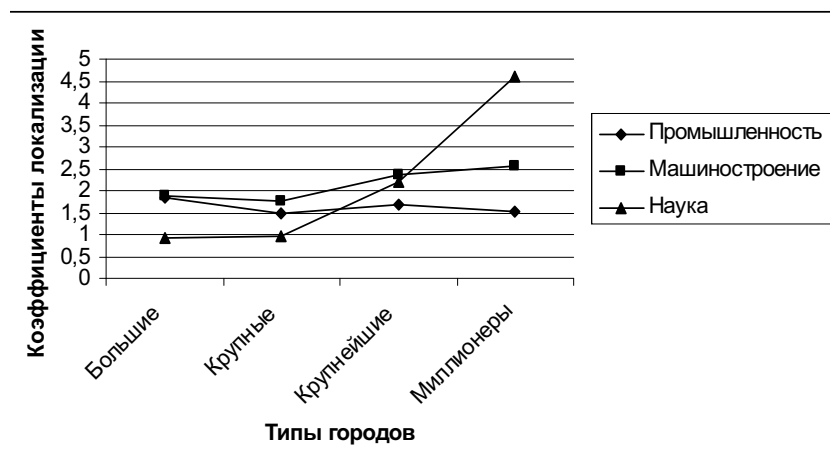


Рис. 1. Зависимость развития секторов экономики от размерности городов
Составлено по [3, с. 84]

Из рис. 1 видно, что в городах-миллионерах наибольшее развитие получает нематериальная сфера деятельности (наука, образование, медицинское обслуживание, финансовые и прочие услуги). Индекс промышленности снижается (при незначительной положительной динамике ее машиностроения). Аналогичные процессы уже сейчас наблюдаются в Харькове и со временем будут усиливаться. С этим явлением следует считаться и учитывать в перспективном социально-экономическом развитии города.

Отрицательной стороной развития городов в условиях глобализации является то, что под ее натиском многие из них теряют свою идентичность, приобретают общие черты в развитии, становятся «безликими». Но, если это, как считают европейцы, допустимо для Америки, города которой не имеют особых культурно-исторических ценностей, для городов многих других стран такое явление — недопустимо.

Харьков — один из существующих сейчас 220 городов-миллионеров на нашей планете. По количеству жителей (1452 тыс. чел.) он занимает 212-215 место среди крупнейших городов мира и 2-е место в Украине.

Мировой опыт свидетельствует, что в городах-миллионерах особо высокого уровня развития достигает локализация научной деятельности (табл. 1).

Таблица 1
Коэффициенты локализации отдельных видов деятельности в городах с различной численностью населения

Города	Коэффициент локализации		
	Промышленность	Машиностроение	Наука
Большие ²	1,83	1,9	0,91
Крупные	1,47	1,78	0,96
Крупнейшие	1,68	2,35	2,20
Миллионеры	1,53	2,58	4,59

Источник [3, с. 84].

Харьков — ядро относительно крупной по территории и населению городской агломерации Украины, в которой проживает около 2 млн чел. По мнению русского географа-урбаниста Г. М. Лаппо, любая городская агломерация — сочетание противодействующих партнеров, которые нуждаются друг в друге, но не устают предъявлять взаимные претензии [3, с.111]. Они растут и развиваются потому, что обладают способностью быстро и качественно удовлетворять запросы общества. Обычно вокруг ядра агломерации складываются несколько зон его притяжения. Периферийная зона в большинстве случаев — рекреационная.

К сожалению, со временем развитие ядра агломерации, особенно центра приостанавливается, что приводит к его «старению», выражающемуся в усложнении функционирования коммуникаций, сферы бытовых и прочих видов услуг, сворачиванию деловой активности. Например, во многих мегаполисах США (в частности, в упоминавшихся выше Детройте, Питтсбурге, Чикаго, Цинциннати, а также в Нью-Йорке и др.) трущобные районы в центре города — обычное явление. Возникает парадоксальное явление: центр города сохраняет высокий потенциал своего положения; к нему сходятся транспортные линии связи с обширными территориями; он удобен для контактов; размещение в нем мест массового посещения сулит огромную экономию времени для людей. Но всеми этими выгодами и преимуществами общество воспользоваться практически не в состоянии.

Пояс субурбанизации становится все больше привлекательным для места жительства привилегированной части общества и просто зажиточных людей. Деловая активность также перемещается из центра на окраины. (По мнению большинства американцев пригород — намного предпочтительнее

² По классификации, принятой в Украине: большие города — численность населения 100-250 тыс. чел., крупные — 250-500 тыс., крупнейшие — 500-1000 тыс., миллионеры — 1000 тыс. и более. (Сноска автора)

центра города). Поэтому маятниковая миграция — общемировая тенденция с той лишь разницей, что в большинстве развитых стран среди ежедневных мигрантов преобладают «белые воротнички» в автомобилях, а в отсталых и среднеразвитых странах — низкоквалифицированная рабочая сила в общественном, преимущественно железнодорожном, транспорте.

В свое время Харьков являлся хорошо сформировавшимся промышленным узлом и самым крупным в Украине машиностроительным центром. Он представлял собой территориально-производственный комплекс, который по всем формальным и фактическим признакам соответствовал современной прогрессивной форме территориальной организации производства, именуемой промышленным кластером [2, с. 88].

Разрыв производственно-экономических связей со смежниками и партнерами в республиках бывшего Советского Союза, отход от планового ведения хозяйства привел к резкому сокращению промышленного потенциала Харькова и потере им кластерной организации производства. Тем не менее, он продолжает сохранять статус крупнейшего машиностроительного центра Украины.

В Харькове получили развитие энергетическое и электротехническое машиностроение (нынешние НПО «Турбоатом», «Укрэлектротяжмаш», АО «Южкабель», ГП Харьковский электромеханический завод и др.); тракторное и сельскохозяйственное машиностроение (АО «Харьковский тракторный завод», АО «Автрамат»), другие машиностроительные производства, среди которых — станкостроение («Харьковский станкостроительный завод», завод агрегатных станков, технологической оснастки, инструментальный и др.); приборостроение (заводы «ФЭД», маркшейдерских инструментов, «Теплоавтомат», точного медицинского приборостроения, НПО по системам автоматизированного управления); авиастроение; оборонная промышленность. Получило также развитие производство оборудования: горно-шахтного, подъемно-транспортного, строительного-дорожного, технологического (для предприятий торговли и коммунального хозяйства).

Промышленное и гражданское строительство обусловили развитие промышленности строительных материалов и стройиндустрии. В частности, в 60-е годы в городе был создан Харьковский домостроительный комбинат № 1³ — одно из крупнейших предприятий по производству сборного железобетона и строительству. С 60-х по 80-е годы с его помощью построены жилые массивы «Павлово поле», «Салтовский», «Алексеевский». Функционирует крупнейший в Украине плиточный завод, заводы железобетонных изделий и конструкций, кровельных материалов и др.

Химическая промышленность представлена АО «Харпластмасс», лакокрасочным заводом, фармацевтическая — ПО «Здоровье».

Имеется деревообрабатывающая и мебельная промышленность (мебельный и деревообрабатывающий комбинаты).

Легкую промышленность представляют предприятия по производству текстильной, трикотажной, швейной. (К сожалению, ряд предприятий этой отрасли прекратили свою работу).

Относительно хорошо развита пищевая промышленность — кондитерская и бисквитная фабрики, мясокомбинаты, заводы по производству мясной, молочной и масложировой продукции, а также заводы: ликероводочный, шампанских вин, пивоваренный и др. В Харькове расположено крупнейшее в Украине производство сигаретной продукции — фабрика «Филлипс Морис Украина».

Глобальный финансово-экономический кризис, коснувшийся и Украины, а также структурные изменения в ее народном хозяйстве с приобретением независимости и разрывом традиционных производственно-экономических связей со многими контрагентами бывших советских республик отрицательно сказались на функционировании промышленного комплекса Харькова. Некоторые предприятия закрылись, другие работают с неполной нагрузкой.

Харьков — один из крупнейших транспортных узлов Украины. Здесь сходятся 8 железнодорожных и 5 автомобильных магистралей, соединяющих западные, центральные и восточные районы страны со странами ближнего и дальнего зарубежья. Для услуг пассажиров — 5 железнодорожных вокзалов, автовокзал и 3 автостанции (одна из которых, как и автовокзал, обслуживает и международные перевозки). Непосредственно Харьковский железнодорожный узел пропускает до 60-70 млн пассажиров в год [2, с. 88]. По объему пассажирских железнодорожных перевозок город занимает одно из первых мест в стране. С десятками городов Харьков связан автобусными маршрутами, имеется новый, отвечающий международным требованиям, аэропорт, обслуживающий как внутренние, так и зарубежные авиалинии. Рейсы осуществляются в Киев, Москву, Тель-Авив, Анталию, Ереван, Кутаиси, Тбилиси, Баку и другие города.

Несмотря на экономические трудности, переживаемые Украиной в настоящее время, Харьков, по нашему мнению, все еще сохраняет выгодное транспортно-географическое положение. Это обусловлено, как минимум, тремя факторами.

Во-первых, географическое расположение Харькова характеризуется высоким значением индекса местоположения в системе топологических расстояний между странами Европы (он близок единице).

Во-вторых, его размещение «на перекрестке» железнодорожных, автомобильных, трубопроводных и воздушных трасс, соединяющих восточные регионы России, Казахстан, страны Средней Азии и Закавказья со странами Центральной и Южной Европы, а также северные и центральные районы России, Финляндию, Польшу, страны Балтии со странами Черноморского бассейна — удобно и перспективно с точки зрения дальнейшего развития международных транспортно-экономических связей.

В-третьих, непосредственная близость Харькова к азово-черноморским портам открывает выход аккумулирующимся на его территории товарам

³ Прекратил существование в результате кризиса и реформ 1990 — 2000 гг.

(через турецькі проливи) к мировому океану, что дает возможность создавать и развивать сеть торгово-экономических коммуникаций с подавляющим большинством стран мира.

Функционирует финансово-банковская система. В 2010 г. осуществляли деятельность 48 банковских учреждений (из 176 существующих в стране), включая 10 самостоятельных, 38 филиалов и 175 отделений. Суммарные активы самостоятельных банков превышают 43,78 млн грн, а уставной капитал – 6589 млн грн. Средний размер уставного капитала одного действующего банка – 658,9 млн грн. Основную часть доходов банков дают проценты, получаемые за кредиты (80 %), остальную часть – прочие банковские услуги [2, с. 175].

Харьков располагает мощным интеллектуальным потенциалом, насчитывающим 27 тыс. научных работников, включая более сотни академиков и членов-корреспондентов НАН Украины и отраслевых государственных академий наук, а также примерно 1750 докторов наук и около 11000 кандидатов наук. Основная часть докторов и кандидатов наук (более 60 %) сконцентрирована в ВУЗах, примерно третья часть (свыше 27 %) – в научных учреждениях. Благодаря Харькову его регион среди областей Украины занимает наивысший уровень по количеству студентов (на 10 тыс. жителей – 1032 студента). Общее количество студентов – 259 тыс. чел. Из них более 13 тыс. – иностранные граждане.

Научный потенциал Харькова представлен научными и научно-исследовательскими институтами, конструкторскими бюро, высшими учебными заведениями 3-4 уровней аккредитации. Функционируют 3 национальных научных центра, технопарк «Институт монокристаллов», 60 научно-исследовательских учреждений, из которых 5 – институты НАН Украины. Имеются 14 научных объектов, представляющих национальное достояние Украины.

Мощный научный и интеллектуальный потенциал Харькова с разветвленной сетью высших учебных заведений и научных учреждений, банковских организаций, в содружестве с производственными

ками позволяет ему решать сложные задачи научно-технического характера, в том числе при выпуске высокотехнологичных, качественных и конкурентоспособных товаров, а также являться центром осуществления торгово-распределительных, финансово-банковских, образовательных, инновационных, инжиниринговых, консалтинговых и др. функций.

Выводы

Основные направления стратегии социально-экономического развития Харьковского мегаполиса сводятся к следующим векторам:

1. Использование в качестве стратегического ресурса геоэкономического положения Харькова, исходя из чего:

– поощрять развитие в нем градообразующих функций, способствующих превращению города в важнейший научный, торгово-распределительный и финансовый центр востока Украины;

– совершенствовать внешнеэкономическую деятельность, максимально используя для этого возможности трансграничного сотрудничества в рамках еврорегиона «Слобожанщина».

2. Максимальное вовлечение в хозяйственную деятельность его конкурентных преимуществ в факторах производства (трудовые ресурсы, интеллектуальный потенциал).

3. Использование кластерной идеологии в развитии промышленности.

Успех любых действий в реализации планов, программ и проектов во многом зависит от эффективной работы администрации на всех ее иерархических уровнях. В ранг закона должен быть возведен принцип субсидиарности – четкое распределение прав и обязанностей по вертикали с делегированием полномочий на тот уровень, где они могут выполняться с наибольшей эффективностью.

Харьков характеризуется наличием значительного интеллектуального потенциала, который в силах обеспечить квалифицированными кадрами менеджеров для обеспечения эффективной работы администрации на макро-, мезо- и микроуровнях.

Список литературы

1. Боже-Горнье Ж. Очерки по географии городов / Ж. Боже-Горнье, Ж. Шабо. – М. : Мысль, 1987. – 207 с.
2. Голиков А.П. Харьковская область, региональное развитие: состояние и перспективы : монография /А. П. Голиков, Н. А. Казакова, М. В. Шуба ; под ред. чл.-кор. НАН Украины, проф. В.С. Бакирова. – Х. : ХНУ имени В.Н. Каразина, 2012. – 224 с
3. Лаппо Г. М. Города на пути в будущее / Г. М. Лаппо. – М. : Мысль, 1987. – 236 с.