

Москва зависла в трех измерениях

(Щедровицкий П.Г. Москва зависла в трех измерениях // Интервью [Электронный ресурс]: Утро.ру. 19.09.2012. URL: <https://ytro.ru/articles/2012/09/19/1072605.shtml>)

В столице одновременно существуют и противоречат друг другу три образа жизни, три пространственные схемы из трех различных эпох, и представители этих групп предъявляют к городу диаметрально противоположные требования

"Город формата 3.0 – пространство для человека" - всемирный тренд городского развития. Современный мир приходит к тому, что любой мегаполис, в первую очередь, должен быть комфортным для его обитателей. Однако в России этот подход пока не прижился. Наши города, констатируют эксперты, отстают от мировых лидеров на пару поколений. Столица же с ее многокилометровыми пробками, вечным смогом, плохими продуктами и "золотой землей" превратилась в перенаселенную, не пригодную для жизни территорию. Москва парализует всякую деятельность, съедает время, портит здоровье и расстраивает психику пытающихся жить и работать в ней людей. В чем причина и каким может быть выход? Об этом – в интервью с членом правления Фонда ЦСР «Северо-Запад», советником генерального директора ГК "Росатом" Петром Щедровицким.

– Петр Георгиевич, Москва становится все менее пригодной для нормальной жизни. Тяжелая ситуация с экологией, пробки, недоступное по цене жилье плохого качества и так далее. Люди постепенно начинают отказываться от личного транспорта, от офисной работы и от жизни в самом городе, наконец. В чем, на ваш взгляд, причины этого паралича московской жизни?

Вы совершенно правы, когда говорите, что мы сегодня имеем некомфортную среду обитания, причем некомфортную для совершенно разных категорий жителей. Что удивительно. Можно было бы ожидать, что город будет неудобен кому-то, и такое бывало в истории многократно. Города меняли свои миссию, роль, функцию и в национальном, и в глобальном пространстве: кто-то из городов уходил, а кто-то в них переселялся. Но вот так, чтобы одновременно всем было плохо, это надо было постараться.

Здесь очень важны исторические причины. Проблема напрямую связана с историей Москвы, с тем, как формировалось это пространство, особенно в XX веке. Грубо говоря, сегодня в Москве одновременно существуют три образа жизни, три пространственные схемы из трех различных эпох. Они противоречат друг другу, потому что это уклады из разных времен, а представители трех этих групп, ежедневно пересекаясь в едином городском пространстве, предъявляют к нему совершенно разные, подчас диаметрально противоположные требования. То есть наша специфика в том, что Москва фактически зависла между временами.

– О каких эпохах идет речь? Какие жизненные уклады сталкиваются во вполне современном городе, коим считается в начале XXI века Москва?

Первое и главное, что необходимо понимать нам с вами, – каждая эпоха оставляет некий след деятельности человека на территории. Каждый этап исторического развития формирует свою специфическую среду, свои условия функционирования и развития: дороги, жилищную застройку, тип жилья, энергетики, транспорта, систем коммуникации.

Вы легко опознаете любую эпоху по застройке. Этот след очень ясен, он имеет свою специфику: и визуальную, и внутреннюю. Но ведь эпохи приходят и уходят, жизнь меняется. Старая среда, которая остается,

какое-то время способствует процессу развития, а потом начинает его тормозить, мешая новому. И тогда человек принимает меры по перестройке пространства, для того чтобы оно оставалось комфортным и открытым будущему. Соответственно, от каких-то элементов среды приходится отказываться, чтобы расчистить место. Если вчера мы создавали промышленно-индустриальные города, то сегодня мы должны либо чистить их от этой промышленности, либо уходить со старого места и строить другой город. Или мы строим дорогу, на ней возникают пробки: мы должны либо расширять ее, либо строить новую, либо менять всю систему логистики. То есть мы все время живем, соизмеряя новые процессы человеческой деятельности с имеющимися у нас пространственными решениями. Меняются структура, характер недвижимости и принципы градостроительства, потому что каждый следующий этап нашего развития предъявляет новые требования. И в истории масса примеров, когда пространство расчищалось под новые нужды.

Например, мы видим, как в 30-е годы сносятся огромные районы Нью-Йорка, переселяются – вдумайтесь – 500 тысяч человек, чтобы освободить место для новых видов деятельности, и чтобы город стал комфортнее (в понимании того периода, конечно). Мы видим, как после Второй мировой войны, в 50-е, Лондон полностью вычищается от всей старой промышленности. Ее переносят за пределы города, а Лондон становится пространством для офисов, банковского дела, музеев, выставок, конференций. После этапов первой, а затем второй индустриализации мир проходит период перестройки городов, прежде всего столиц. Причем в этот период промышленность зачастую выводится вообще в другие страны – в Азию. А в города вводятся новые виды деятельности, в первую очередь – офисно-административные. Параллельно развивается субурбия – жилая территория в пригороде.

Мы также видим, как в 60-е годы Жорж Помпиду расчищает Париж, прокладывает автомагистрали, пользуясь идеологией "город – для движения", и пускает по ним в город автомобильный транспорт, чем резко ускоряет темп жизни. Сегодняшнему Парижу эти дороги, конечно, уже мешают и странно выглядят на современном фоне. Но тогда они были нужны, так как решали проблему мобильности городского рынка труда и вовлечения в жизнь города прилегающих территорий.

То есть мы знаем, что в истории, особенно XX века, были примеры, когда города сталкивались с ограничениями в своем развитии и решали эти проблемы достаточно радикально.

– Да, это известные исторические факты. Но в Союзе в то время строилась отдельно взятая страна, и Москва жила по своему плану...

Так только кажется. Москва подвержена тем же процессам, что и все мировые города, но движется она медленнее из-за отставания в своем развитии. Заметьте, в Москве по-прежнему действует модель так называемого соцгорода 30-х гг., наравне с другими моделями: 60 – 70-х годов и 2000-х.

Если говорить об архитектуре и инфраструктурах, то в городском пространстве Москвы у нас много чего сосуществует, уже практически не уживаясь друг с другом. Есть старая Москва: Кремль, купеческие дома. Архитектурные решения, характеризовавшие купеческую Москву, в центре видны до сих пор.

Затем Москва индустриальная, конец XIX века, первый этап, а затем Москва социалистическая, с промышленностью в центре города и огромными промзонами. "Селитебная", как говорили в СССР, часть, напротив, выносилась на периферию, приводя шаг за шагом к

расширению границ Москвы по аналогии с "масляным пятном". Транспортные потоки индустриальной Москвы утром в центр, к станку или кульману, вечером домой – в советский период, в основном, на общественном транспорте.

И наконец, Москва офисная: город банков, сервиса, штаб-квартир, крупных компаний. Эта Москва в своем появлении отстала лет на 30, взрывным образом начав расти в 90-х. Это город, где люди среднего достатка ориентированы не только купить личный автомобиль, а то и два – три на семью, но и по возможности построить дом в пригороде. Как в Америке в 60-е.

А кроме всего перечисленного есть в Москве еще и креативный город – пространство для современных видов деятельности, для экономики знаний. К этому еще вернемся.

Итак, смотрите, мир развивается и проходит исторические этапы один за другим, последовательно. А теперь представьте себе, что какого-то этапа не было, страна его пропустила. Яркий пример: в XX в., с опозданием на почти сто лет, Советский Союз проводит первичную индустриализацию. Он разрабатывает модель соцгорода, социалистическую версию индустриальных городов, характерную для XIX века, которая внедряется, в том числе, и в Москве.

– В чем особенности соцгорода?

Соцгород построен следующим образом: в центре промышленное предприятие, вокруг него зона его обслуживания, а вокруг этой зоны – так называемые селитебные территории. И все люди утром садятся в автобусы, едут на предприятие, а вечером с него возвращаются в свою однокомнатную "хрущобу", а раньше вообще в барак. Как это было в 30-е гг., в 50-е гг., ничего же не менялось десятилетиями. В центре –

идея первичной индустриализации. И вот она, эта идея, так и тянется до перестройки. И сегодня еще часто вытаскивают на свет пыльные тома проектов- недостроев советского периода.

Все развитые страны прошли за это время те или иные этапы: кто две, а кто и три волны индустриализации. И каждый раз они перестраивали пространство под новые нужды. А мы стояли на месте. Вспомните, американцы в какой-то момент взяли и переселили всех в субурбию, так как в 60-е изменилась сама суть города, он стал административно-офисным центром для крупных компаний и корпораций. А люди выехали, у них маленький домик, утром садятся на свою машину, а не на автобус, и едут в город на работу. На дорогу уходит от 20 минут до часа, но это лучше, чем селиться в центре, где не та атмосфера, грязновато и где неуютно жить.

- Но в Америке тоже были пробки.

Да, были, но в 70-80-е годы. А позже во многих городах стали искать оптимизационные решения. Так что же на этом фоне происходит у нас? Пропустив несколько этапов развития, мы в начале 90-х одновременно стали жить в трех временах. У нас в центре города, помимо административных структур, которые тоже занимают место и усугубляют трафик, расположены промышленные предприятия, не выведенные после войны, когда это делал весь мир. На эти предприятия в центр города утром едут люди на автобусах и метро, а вечером они возвращаются в свои квартиры. Это модель 30-х годов XX века, упомянутый выше соцгород.

Одновременно мы развили субурбию, воплотив в 90-е годы, с опозданием на 30 лет, идеологию 60-х годов: мы позволили людям за 20 лет, без плана, понастроить домов вокруг Москвы, владельцы которых сейчас, естественно, парализуют движение на подъезде к

городу. Люди живут в своем доме и едут утром на личном автомобиле в офисные помещения. Это другая модель, которая во всем мире пришла на смену первой. А у нас они работают одновременно.

И плюс к первым двум сегодня появляется модель 2000-х гг. – так называемый креативный город, "город 3.0". Сегодня весь мир размышляет именно об этом. И креативный город – это не тот город, в котором живет креативный класс, а это город, который все ресурсы создает себе сам. Дом, который производит электроэнергию, холодильник, который сам заказывает продукты, и так далее. И вот этот новый класс – класс производителей знаний – скорее арендует жилье, чем покупает. Эти люди гораздо более мобильны, живут по всему миру и предпочитают иметь две – три точки для коммуникации в крупнейших мировых мегаполисах.

– Это бизнес, в основном?

Не только. Это все современные информационные технологии, наука, образование, производители биотехнологий и новых материалов. Представители новых видов деятельности живут уже в глобальном рынке. Для них три часа ехать в аэропорт невыносимо. Для них нужно другое городское пространство: хабы, гостиницы, бизнес-центры, офисы, современная связь и пространство для коммуникации – кафе, рестораны, выставочные площади. Это их среда обитания. Необходимости в собственном жилье нет, так как зачастую крупные компании, которые заинтересованы в этих людях, создают кампусы прямо при компаниях – где живешь, там и работаешь. Машиной креативный город старается не пользоваться, он ходит пешком, так как в нем пешеходный масштаб, или же ездит на велосипеде. Экология и экономия ресурсов – на первом месте.

– Три пространственные модели, обрисованные вами – 30-х, 60-х и 2000-х годов, последняя из которых и есть тот самый "город 3.0", – существуют в Москве параллельно и в равной степени?

Да, именно так! Смотрите: промышленная застройка осталась, неконтролируемо разросшаяся субурбия – источник постоянных проблем. Пространства для полноценной коммуникации недостаточно, но спрос растет. Тот факт, что мы уплотнили пространство и пытаемся реализовать на одной ограниченной территории разные модели жизни, заводит в тупик. И если все категории будут по-прежнему претендовать на то, что город их, ситуация может усугубляться бесконечно, потому что все вышеназванные образы жизни друг другу противоречат.

– Если говорить о транспортных проблемах, то кольцевая застройка, характерная для средневекового города, добавляет трудностей? Многие эксперты видят основную проблему именно в кольцах и предлагают прокладывать новые хордовые магистрали.

Да, это тоже правильно: кольца, безусловно, добавляют проблем. Но не это главное. Давайте вспомним, что в центре у нас Кремль, административная структура со своим огромным ареалом. Потом след первой индустриализации – соцгород. Потом след второй индустриализации – субурбия. А поверх – пятна креативного города. И все это в одном пространстве и, как любая форма жизни, стремится занять всю экологическую нишу. А если все люди одновременно едут в центр, а потом одновременно едут из центра, по совершенно разным делам, то не хватит никаких новых дорог. Невозможно будет решить эту проблему. И поэтому жить здесь уже практически невозможно, особенно с детьми.

– Есть еще примеры таких городов?

Конечно, есть города, которые совмещают ряд функций. Например, Мехико. В нем живут 30 миллионов человек, и поэтому приличные районы обнесены заборами: люди физически оградили себя от взаимодействия с другими группами, закрылись. В Йоханнесбурге белые районы оцеплены колючей проволокой и охраняются автоматчиками. То есть существуют другие проблемные города, но зачем нам себя с ними сравнивать? Надо равняться на удачные образцы.

– Выход какой?

Пока никакого. Потому что масштаб решений, которые нужно принимать, сопоставим со всеми ресурсами, имеющимися в стране.

– А перенос столицы?

Это предлагалось. И такие решения в мировой практике часто принимались, как раз из-за безвыходности ситуации. Но оттого, что вы перенесете одну функцию в другое место, городу намного легче не станет. В первую очередь, нужно понимать природу проблемы. А природа проблемы заключается в том, что страна в течение 50 – 60 лет не развивалась. Инфраструктура соответствовала тому, старому, процессу. Очаги новых элементов деятельности носили локальный характер, не изменяя целое. А потом одновременно началось все.

Я считаю, что к проблеме надо подступаться, начиная с анализа ее причин и понимая, с какими сложностями мы столкнемся на следующем этапе развития. То есть необходимо изучение и планирование. Обратите внимание, мы на каждом шагу платим за отсутствие желания думать. Например, если вы едете в Москву утром, что привлекает ваше внимание? Огромное количество фур, которые тянутся в город. Почему?

Потому что Москва еще выполняет по отношению к стране роль логистического центра, в ней расположены склады и перевалочные пункты крупных трейдеров. Сюда свозятся грузы, которые потом распределяются по всей стране. Грузы не идут напрямую, их везут сюда. Потом, в силу общего идиотизма, фуры обратно едут порожняком, занимая место на дороге и тратя бензин. Вы не представляете себе, какие потери несут перевозчики на том, что огромные машины, тратящие гигантское количество топлива, стоят в пробках часами. Это же золотое все! А потом мы спрашиваем, почему все так дорого. Это плата за полную бездумность.

Люди стоят в пробках часами. Не работает ни система такси в городе, ни система "скорой помощи" и аварийного реагирования. А как это будет дальше развиваться, на ваш взгляд? Разные логики, разные процессы бездумно посажены на одну территорию.

– Все это строилось давно, когда о креативном городе еще никто не слышал...

В таком случае, пример градостроительного бездумия из современной жизни: люди хотели иметь доступ к современным супермаркетам. В результате магазины насажали вдоль МКАД, не сделав нормальных съездов. И кольцевая стоит. А поскольку дисциплины никакой – мы же не японцы, которые будут терпеливо ждать своей очереди, и, не дай Бог, кто-то съедет из второго ряда, то перегораживается вся дорога. Магазины надо было ставить в другом месте, и развязки делать совсем иначе. Возможно, проложить к магазинам какую-то скоростную дорогу. Все это решаемые вопросы, если их решать...

– То есть в мире соответствующий опыт наработан? Даже для таких сложных случаев, как Москва?

Конечно. Проблемы для мира не новы. С каждой из них по отдельности разные города в разных циклах своего развития обязательно сталкивались. Поэтому 25 лет назад, когда началась перестройка в стране, было очевидно, что Москва встанет в пробках. Это прогнозировали специалисты. Предупреждали, говорили. Знание наработано, оно существует, все проблемы понятны. Или сегодняшняя проблема с мусором. Вы понимаете, что Москву скоро завалит мусором? Это одна большая мусорная свалка. Это что, какая-то новость? Было не известно, что каждый человек в процессе своей жизнедеятельности порождает вполне определенное количество отходов? Или это тоже новость?

Все возможно, если иметь карту процесса, который ты хочешь обустроить. А когда это идет явочным порядком, то деятельность прорывается, как русло реки: больше воды – и река вышла из берегов. Все стихийно. Вы же не будете обвинять реку за то, что она вышла из берегов? Так же и деятельность. Деятельность – это стихия. Смысл архитектурно-пространственных и градостроительных решений заключается в том, что они должны предусмотреть и обустроить будущие процессы.

– У нас нет этой формы?

Над ее устройством нужно целенаправленно размышлять. Отвечать на вопрос о том, какие требования возникают сегодня к столице и мировому городу XXI века. И не думать, что можно быстро решить накопившиеся проблемы. Это может стать результатом многолетних планомерных и последовательных усилий.

<https://shchedrovitskiy.com/moskva-zavisla-v-treh-izmereniyah/>