

УДК 352.07: 911.3



И. В. Дунаев,
кандидат наук по государственному
управлению, доцент кафедры
экономической политики
Харьковского регионального института
государственного управления НАГУ
при Президенте Украины



А. М. Кирюхин,
кандидат геолого-географических наук,
докторант Харьковского национального
университета им. В. Н. Каразина

ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ ХАРЬКОВА КАК НОВОГО МИРОВОГО ГОРОДА В ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЕ

Впервые для условий постиндустриальной экономики обобщены базовые условия и экономические основания перспективного позиционирования города Харькова в пространственном и секторальном измерениях. Даны рекомендации по интегрированному стратегическому развитию прикладной науки, высшего образования, промышленности, транспорта и логистики как приоритетных сфер городского развития.
Ключевые слова: Харьков, позиционирование города, мировой город, агломерация, университеты, высокотехнологичная продукция.

I. V. Дунаєв, О. М. Кірюхін
ПОЗИЦІОНУВАННЯ ХАРКОВА ЯК НОВОГО
СВІТОВОГО МІСТА У СХІДНІЙ ЄВРОПІ

Уперше для умов постіндустріальної економіки узагальнено базові умови та економічні підстави перспективного позиціонування міста Харкова у просторовому і секторальному вимірах. Надано рекомендації щодо інтегрованого стратегічного розвитку прикладної науки, вищої освіти, промисловості, транспорту та логістики як пріоритетних сфер міського розвитку.

Ключові слова: Харків, позиціонування міста, світове місто, агломерація, університети, високотехнологічна промисловість.

I. V. Dunayev, A. M. Kiryukhin
POSITIONING OF KHARKIV AS THE NEW WORLD CITY
IN EASTERN EUROPE

For the first time for the post-industrial conditions, the basic conditions and the economic base of long-term positioning of Kharkov in the spatial and sectoral dimensions is summarized. The recommendations for an integrated strategic development of applied science, higher education, industry, transport and logistics as priority areas for urban development are given.

Key words: Kharkiv, the positioning of the city, world city, agglomeration, universities, high-tech industry.

Постановка проблемы. Современность часто называют эпохой больших городов. Как свидетельствуют данные ООН, при неуклонном росте абсолютного числа городов все большее количество населения в мире аккумулируют крупные мегаполисы. Объективно изменившиеся внешние условия в мире задали новые рамки функционирования городов: поместили их в среду высокой конкуренции за финансовые, человеческие, административные ресурсы и в то же время предоставили новые возможности развития. Переход крупных украинских городов к постиндустриальной экономике безальтернативно связан с обретением ими новых командных функций, возможностями самореализации в новейших технологических укладах (пятом и шестом), целенаправленным усилением взаимоподдерживающих отраслей для такой трансформации.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблема позиционирования крупных городов достаточно хорошо освещена в научных трудах, прежде всего, американских ученых XX века. Позиционированию мегаполисов на постсоветском пространстве посвящены методологические труды М. Блинкина, С. Васильева, О. Вендиной, Г. Ветрова, Д. Визгалова, С. Касьмова, С. Максименко, В. Мальковой, П. Полян, И. Стародубровской и др.

Целью статьи является оценка постиндустриальных характеристик Харькова на основе структурирования ус-

ловий и основ его перспективного позиционирования в пространственном и секторальном измерениях.

Основные результаты исследования. Точное и амбициозное позиционирование Харькова на мировых рынках – важнейший фактор, влияющий на опережающее развитие города на основе системной интеграции в мировую экономику. Обобщение выводов исследований ведущих ученых [1–8] и опыта развития мировых городов Западной Европы и США позволяет объяснить появление и закрепление за Харьковом новых, международных функций «мирового города» [8] наличием таких предпосылок:

во-первых, развитием города путем «интегрированно-городского развития», предполагающего взаимосвязанное развитие каждой из нескольких выделенных сфер (отраслей) как условия и стимула развития других сфер;
во-вторых, ликвидацией «изоляции» города в мировом бизнес- и информационном пространстве, что обеспечивает включение города в европейские сети партнерств и международные транспортные коридоры.

В частности, это потребует:

- развития города на основе единого, системного и инновационного базиса развития – системной инновационной платформы и мобилизации ресурсов на приоритетах. Он должен отражать экономическую мотивацию всех участвующих в нем заинтересованных сторон, обеспечивая синергетический эффект, и быть откры-

тым для адекватного и динамичного ответа на новые внешние вызовы [9, с. 168–170];

- концентрации функций, ориентированных, в первую очередь, на привлечение и удержание качественного человеческого капитала, получение и обработку информации, распределение потоков капиталов и создание привлекательных условий для современных экспортоориентированных производств, наращивание качественных рабочих мест;
- формирования и развития столичного (метрополитенского) ареала по оси «Харьков – Белгород» с присущими ему функциями и свойствами.

Таким образом, есть достаточно оснований полагать, что стратегическое развитие Харькова должно предусматривать включение города в четко определенные территориальные и геополитические системы на четырех пространственных уровнях [10]. Рассмотрим их подробнее.

1) *Харьков как европейская региональная метрополия.* Такой статус города позволит ему занять определенные функциональные ниши международного уровня: 1) международный образовательный центр и 2) транспортно-логистический центр Восточной Европы, сухой порт в направлении международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай». Для этого потребуются создание новейшей инфраструктуры, обеспечивающей международные функции города.

2) *Харьков как межрегиональный приграничный лидер на постсоветском пространстве.* Функциональные ниши Харькова на межрегиональном уровне определяются его уникальным транспортно-географическим положением, центральным местом в приграничном пространстве Украины и России, накопленным потенциалом влияния на усиливающиеся функции взаимодополняемости с другими городами и населенными пунктами на разных пространственных уровнях. Формирование Харьковско-Белгородской агломерации, транспортно-логистического полиморфного узла в приграничной логистической системе, закрепление функций «столицы украинско-российского сотрудничества» запустят процесс полицентрического развития в украинско-российском приграничье. Сегодня на город Харьков приходится 56% населения, проживающего на территории приграничных районов Харьковской и Белгородской областей. По своему пространственному расположению Харьков соответствует европейской метрополии, и есть все предпосылки сформировать новые экономические и транспортные функции, утраченные в постсоветский период, восстановить ареал влияния, усилив роль узла оптово-розничной торговли для востока Украины и приграничных российских регионов (прежде всего Белгородской области РФ).

3) *Харьков как ключевой город в системе украинских городов.* Такой подход предполагает позиционирование Харькова в качестве одного из ключевых межрегиональных центров страны и развитие многосторонних связей с сопоставимыми (по уровню развития человеческого капитала, амбициям и функциям) городами Украины. Важнейшей основой для этого могут стать как наличие собственной культурной идентичности Харькова, так и закрепление лидерства в экспорте наукоемкой и высокотехнологической продукции, т. е. выполнение роли города-драйвера модернизации украинской экономики и инновационного развития страны.

4) *Харьков как областной центр.* Город в советский период формировался как ядро крупной моноцентрической агломерации, которая обеспечивала маятниковый приток населения из пригородной зоны в город и обратно, их постоянную занятость и досуг. Сегодня развитие пригородных зон, особенно субурбий, оказывается слабо согласованным с развитием Харькова, что создает целый комплекс экономических, транспортных, экологических проблем. Формирование современной агломерации «Большой Харьков» в виде столичного (метрополитенского) ареала позволит повысить значение города в национальном и европейском масштабе, обеспечит дости-

жение паритетного партнерства между Харьковом и его пригородами.

Сегодня интенсивно формируются Белгородская и Ростовская агломерации с выраженными элементами полицентризма, а «Харьковско-Белгородская агломерация» рассматривается как стратегический трансграничный проект Еврорегиона «Слобожанщина». Более того, в рыночных условиях повышение мобильности населения, изменение структуры занятости и экономического профиля города создают возможность Харькову приобрести столичные функции и рассматривать его дальнейшие перспективы с позиций усиливающихся процессов метрополизации и полицентризма в Европе. Ориентация на высокий стандарт качества условий жизни и деловой инфраструктуры, сопоставимый с уровнем мировых городов Восточной Европы, позволит развить, привлечь и удержать в Харькове человеческий капитал высокого качества.

Обозначив перспективные пространственные уровни позиционирования города, следует преломить их на секторальные приоритеты. Мировой опыт убедительно свидетельствует о том, что условиями обеспечения смены источников роста крупного индустриального города развивающейся страны (такого, как Харьков в современной Украине) должны стать сдвиги в отраслевой структуре экономики города в пользу наукоемких и имеющих экспортный потенциал секторов, включенность в международные и межрегиональные кооперационные альянсы.

На нынешнем этапе в глобальном мире происходят кардинальные изменения: растет интенсивность инновационных процессов, сокращаются сроки протекания всех бизнес-операций, а разработчиками и потребителями становятся новые участники инновационной деятельности, меняются их отношения и, соответственно, функции. Те, кто раньше был аутсайдером, получают редкий шанс вырваться вперед, заняв свою нишу на рынке Европы и даже мира. Это, с одной стороны, создает ранее невиданные благоприятные возможности для развития харьковской прикладной науки, высшей школы и промышленности, а с другой – вызывает жизненную необходимость в глубокой взаимосвязи между вузами, местным бизнесом и властью.

Учитывая сложившийся отраслевой потенциал Харькова, приоритетными для его поддержки и позиционирования должны стать те сферы, одновременное и взаимозависимое развитие которых окажет быстрый и кумулятивный эффект на экономику города и в долгосрочном периоде (15–20 лет) выведет его в число формирующихся мировых мегаполисов. В этой связи считаем целесообразным предложить ряд нижеследующих секторальных приоритетов в позиционировании города.

1) *Харьков как европейский научно-исследовательский центр.* Город все еще обладает редким сочетанием кадрового и технологического потенциала в сфере научных разработок и образования. В начале 2012 г. почти 200 харьковских организаций и предприятий занималось выполнением научных и научно-технических работ. В научно-технической сфере города трудится почти 21 тыс. чел., в том числе около 2100 докторов и 12 тыс. кандидатов наук [11]. По итогам 2011 года, харьковский бизнес стал проявлять все большую заинтересованность в научных разработках и инновациях: инновационной деятельностью в промышленности занималось почти 150 предприятий, и в основном за свой счет (до 97% всех инновационных затрат).

Значительные перспективы для харьковской науки и высшего образования открываются в связи с ориентацией исследований на участие в технологических платформах Европейского Союза и России. ЕС сформировал более 38 технологических платформ, Россия – 22, которые сегодня имеют признаки совместимости и взаимодополняемости. Харькову необходимо сфокусировать поддержку своих университетов на формировании консорциумов, которые будут заниматься научными исследованиями в прорывных направлениях. Среди будущих и новых наиболее востребованных технологий позиции харьковской

науки и высшего образования традиционно сильны в материальном производстве, силовой электроэнергетике, интеллектуальной электроэнергетике (*smart-grid*), прикладной электронике, создании программного обеспечения, биотехнологиях, фармацевтике. Более того, по некоторым позициям может потребоваться углубленное кооперирование с российскими (например, белгородскими) компаниями для повышения экспортной конкурентоспособности на Евразийском континенте. Этот процесс легче выстроить путем разработки и внедрения сетевых программ сотрудничества с городами-побратимами в треугольнике «Украина – Россия – ЕС».

2) *Харьков – молодежный центр образования и досуга*. Взаимосвязанное развитие этих двух отраслей способно дать новый импульс другим отраслям экономики города и области. За последние 50 лет количество мобильных студентов-мигрантов возросло более чем в 30 раз, а к 2025 г., по оценкам ЮНЕСКО, вырастет до 4,9 млн. чел., что выше уровня 2010 года более чем вдвое. Харьков в 2011–2012 учебном году лидировал среди украинских городов по числу обучающихся в нем иностранных студентов, количество которых составило около 18,3 тыс. чел. [11]. Ориентируясь на студентов из Украины, России, стран Средней Азии, Ближнего Востока, Китая и Индии, у Харькова еще есть возможность вклиниться в этот глобальный рынок, но для этого необходима глубокая кооперация с другими секторами и кластерами экономики города по масштабному обретению постиндустриальных характеристик. Стимулировать приток приезжих, особенно иногородних и иностранных, студентов в город будет развитая инфраструктура досуга, потребителями услуг которой сегодня почти на 70% является активно растущий средний класс украинцев.

3) *Харьков как центр высокотехнологичной индустрии Восточной Европы*. Последнее десятилетие отчетливо свидетельствует о достижении крупными харьковскими предприятиями значимых по объему и качеству позиций на национальном и мировом рынках. Некоторые харьковские машиностроительные корпорации (ИГ «УПЭК», ОАО «Турбоатом», НПО «Электротяжмаш», ПАО «Хартрон», ЗАО «Корпорация ФЭД», ПАО «Завод «Южмаш»», ПАО «Харьковский электроаппаратный завод», ПАО «Свет шахтера») достигли значительных результатов в сфере точного машиностроения, приборостроения и инженерных разработок для базовых отраслей промышленности, прежде всего – украинской и российской. В основе этих достижений – высокоинтеллектуальные разработки харьковских инженеров, замкнутые производственные циклы и техническая преемственность выпускаемых продуктов.

Вместе с тем, «большинство промышленных предприятий Харькова организовано индустриально, а не технологически, за исключением нескольких крупнейших производственных корпораций города...» [12], в том числе упомянутых выше. Уровень производительности труда на харьковских предприятиях в целом заметно ниже средних по странам ОЭСР значений, поэтому «...тривиальное заимствование стандартной западной технологии гарантирует повышение эффективности и доходности такого производства, но не стимулирует интерес к новым технологиям» [12]. Указанные тенденции свидетельствуют о деиндустриализации Харькова, что, в свою очередь, ведет к упрощению существующей хозяйственной системы, снижению ее конкурентоспособности, устойчивости и доходности, а также реально угрожает фрагментацией сектора науки и высшего образования.

4) *Харьков – трансграничный торговый и транспортно-логистический узел*. Сегодня грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок Украины, пролегающие через Харьков и область, относительно невелики. Однако они уже сейчас привязаны к евразийским потокам и концентрируются по осям Запад – Восток Евразии и Север – Юг Европы, совпадая с некоторыми главными направлениями перевозок в международном сообщении России. По оценкам ведущих экспертов Украины и РФ, железнодо-

рные коридоры МТК № 5 и МТК № 9, проходящие через Харьков, и автомобильные магистрали имеют рыночный потенциал для увеличения перевозок в 2,5–3 раза. Проводимый ЕС курс на расширение транспортных связей со странами Восточной Европы, Средней Азии и Китая с включением в международные транспортные коридоры дополнительных сухопутных и воздушных путей обуславливает необходимость развития в Харькове транспортно-логистической зоны общеевропейского уровня.

При выводе продукции харьковских предприятий на перспективные рынки России, Казахстана и Китая необходимо учитывать современные тенденции формирования не только панъевропейских (*TEN-T*), но и трансевразийских транспортных коридоров, которые в течение 5–7 лет соединят страны Европейского Союза и Китая.

Для Харькова перспективным видится диверсификация его узловых функций и обеспечение включенности в новые евразийские транспортные коридоры в качестве полноценного участника. Между ЕС, Россией и Китаем в конце 2000-х гг. была достигнута договоренность о формировании международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай». Расчеты показывают, что вместо 30–60 дней морским путем доставку грузов через Казахстан можно осуществить за 8–15 суток. Один из вариантов маршрута: Финляндия – Белоостровская логистическая зона (Ленинградская область РФ) – г. Казань (РФ) – г. Хоргос (Алма-Атинская область Казахстана) – г. Урумча (запад Китая). Для Харькова интерес представляют все звенья этой цепи, как конечные, так и промежуточные (входные) центры.

Выводы. Для мировой экономики период 2013–2015 годов будет временем восстановительного роста, усиления конкуренции на глобальных рынках. Харьков исчерпал свой сформированный за советский период ресурс развития, и поэтому источником его дальнейшего экономического роста являются новые международные рынки европейских и постсоветских стран, выход на растущие рынки Китая и стран Юго-Восточной Азии. Задаче глобального позиционирования города должны быть органично подчинены его межрегиональные и локальные функции – усиление роли Харькова как инновационного центра для Украины и российско-украинского приграничья.

Литература

1. Территориальное стратегическое планирование при переходе к рыночной экономике: опыт городов России / [Б. С. Жихаревич, Л. Э. Лимонов, С. А. Васильев и др.]. – СПб. : Леонтьевский центр, 2003. – 384 с.
2. Слуга Н. А. Эволюция концепции «мировых городов» / Н. А. Слуга // Региональные исследования. – 2005. – № 3. – С. 19–37.
3. Friedmann J. The World City Hypothesis / J. Friedmann // Development and Change. – 1986. – № 4. – P. 12–50.
4. Johnston R. Geographies of global change: remapping the world / R. Johnston, P. Taylor, M. Watts. – Oxford, 2002. – 480 p.
5. Planning, Urban Design and the City 2011 [Electronic resource] / Ashgate. – Access mode : <http://www.ashgate.com/pdf/leaflets/Planning-Urban-Design-City-2011.pdf>
6. Sassen S. Cities in a World Economy / S. Sassen. – London, 1994. – 424 p.
7. Taylor P. J. Cities in the Core-Periphery Economic Structure of the Modern World-System: Polarization or Convergence? / P. J. Taylor, M. Noyler, D. Smith // GaWC Research Bulletin 380. – 2010. – P. 1–7.
8. Grosveld H. The leading cities of the world and their competitive advantages. The perception of «city makers» [Electronic resource] / H. Grosveld. – Amsterdam, 2002. – Access mode : <http://dare.uva.nl/document/36095>
9. Кирюхин А. Концептуальный поход к созданию системной информационной платформы GEOTECHNOPOLIS в рамках евроврегиона «Слобожанщина» / А. Кирюхин, А. Порятуй, И. Дунаев, Н. Грищенко // Часопис соціально-економічної географії : міжрег. зб. наук. праць. – Х. : ХНУ ім. В. Каразіна, 2011. – № 10 (1). – С. 167–172.
10. Колосов В. Приоритеты стратегии развития Харькова на период до 2030 года / В. А. Колосов, А. М. Кирюхин, А. А. Лукашов // Часопис соціально-економічної географії : міжрег. зб. наук. праць. – Х. : ХНУ ім. В. Каразіна, 2011. – № 11 (2). – С. 122–125.
11. Харківська область у 2010 році : Статистичний щорічник. / Головне управління статистики у Харківській області. – Х. : ГУС у Харківській області, 2011. – 600 с.
12. Гусев В. А. Инновационный потенциал Харькова и возможности его использования / В. А. Гусев [Электронный ресурс]. – Х. : ХРЦИР ГАУИР, 2010. – Режим доступа : www.unece.org/fileadmin/DAM/ceci/ppt_presentations/2010/eed/gusev.pdf

Стаття надійшла до редакції 16 червня 2012 року