

Т. С. Медведкін

доктор економічних наук,

Інститут економіки промисловості НАН України, м. Донецьк

І. В. Хаджинов,

доктор економічних наук,

Донецький національний університет

КОМПАРАТИВНИЙ АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ПІТТСБУРГА, ЛІВЕРПУЛЯ ТА МАНЧЕСТЕРА ЯК СТАРОПРОМИСЛОВИХ МІСТ

Історія Піттсбурга другої половини ХХ ст. стала класичним прикладом успішної взаємодії держави, бізнесу, некомерційних організацій та місцевого співтовариства в справі відродження міста: як у реструктуризації економічної бази, так і у вирішенні соціальних проблем. Ще однією важливою особливістю піттсбурзького випадку стало те, що перші спроби реструктурувати економіку регіону були вжиті задовго до початку кризи промисловості.

Причини і ознаки урбаністичної кризи в Піттсбурзі. Піттсбург - другий за величиною місто штату Пенсільванія, США. Побудований на злитті річок Аллегейні, Огайо і Мононгахеле. Піттсбург, чисельність населення якого в 2009 р. склала 311,6 тис. осіб, є центром Піттсбурзького метрополітенського ареалу з населенням 2,25 млн. осіб.

У ході промислової революції, як і більшість міст США, Піттсбург був центром обробної промисловості - він історично відомий як один з найбільших центрів сталеливарної промисловості в Америці. Проте сьогодні це вже зовсім інше місто, економіка якого базується в першу чергу на освіту, охорону здоров'я, медицині, високих технологіях і туризмі. За другу половину ХХ ст. місто пережило радикальну трансформацію, «який, можливо, не зазнало жодне американське місто» [2; 3].

Історія Піттсбурзької сталеливарної промисловості почалася в першій половині ХІХ в. У ході англо-американської війни 1812-1814 рр.. США перекрили постачання англійських товарів у країну, що стало стимулом до розвитку власної промисловості.

У першій половині ХІХ ст. Піттсбург грав роль торгового центру. Першими галузями економіки тут були суднобудування і торгівля з Європою. Надалі наявність дешевих джерел енергії, вугілля та нафти зумовило процвітання міста в якості «ливарного цеху» нації. У цей період було розпочато виробництво скла в регіоні, заснований перший в місті банк, запущені різні парові машини (перший на заході від Аллеганських гір паровий борошномельний завод, пароплави та ін.), активно розвивалася транспортна система (будівництво каналів, мостів, тунелів, залізниць доріг). Вже в 1840-і р. Піттсбург став одним з найбільших міст на захід від гір Аллегейні, більш ніж подвоївши чисельність

населення і нараховуючи понад 46 тис. людей до 1850 р.

Основним стимулом для розвитку металургії в цей період послужили потреби забезпечення збройних сил під час Громадянської війни 1861-1865 рр. і триваючого будівництва мережі залізниць. У 1869 р. почалася історія компанії WABCO (Westinghouse Air Brake Company), найвідоміше винахід якої - пневматичне гальмо для залізничного складу, а також всесвітньо відомої сьогодні компанії «Хайнц» (Heinz), засновник якої, Генрі Джон Хайнц, став першим упаковувати продукти харчування в гігієнічну упаковку. У цей період Піттсбург активно розростався, включаючи навколишні поселення (території до Уілкінсбурга на сході приєднались в 1868 р., поселення на південь від річки Мононгахеле - в 1872 р.). Чисельність населення міста зростає бурхливими темпами, склавши в 1870 р. 86 тис. чоловік, в 1880 р. - 156 тис. осіб [8].

Одночасно стала активно розвиватися банківська система, так як великим промисловим компаніям потрібні інвестиції для розвитку бізнесу. Місто стало концентрацією головних офісів безлічі великих промислових компаній, що спричинило за собою розвиток сфери бізнес-послуг.

До 1911 Піттсбург став восьмим містом в США за чисельністю населення. Населення міста досягло понад півмільйона людей, багато з яких були іммігрантами з Європи. Вже тоді, в перші десятиліття ХХ ст. Більш забезпечене населення стало переселятися далі від димних виробництв, розташовані в кількох милях на схід від центру міста. Однак сукупна чисельність населення Піттсбурга в цілому зростала швидкими темпами, а всі пересування здійснювалися в межах міста. Приплив населення був викликаний, зокрема, приїздом іммігрантів у пошуках робочих місць у промисловості. Крім того, 1916-1930 роки характеризувалися максимальним припливом афро-американського населення. У 1930 р. чисельність населення Піттсбурга склала майже 670 тис. осіб, що більш ніж в два рази більше чисельності 1900 і більш ніж в 4 рази більше чисельності 1880 р.

У часи Другої світової війни в місті вироблялося 95 млн. т сталі. До цього часу забруднення повітря від спалюваного вугілля і сталевих промисловості призвело до утворення такого смогу, що ліхтарі на вулицях горіли 24 години на добу. Еко-

логічна ситуація і пов'язаний з нею негативний імідж міста привели до кількох суттєвих проблем.

Учені й економісти вважали, що забороняти великі компанії, які представляли собою сукупність інтегрованих окремих підприємств, не треба, оскільки це завдає шкоди виробництву, а самі трести являють собою природний результат конкуренції. Таким чином, антитрестівська політика стала інструментом вирішення протиріч між стрімко ростиючою владою великих корпорацій і владою держави [4].

По-перше, вже в 1940-х роках темп зростання населення Піттсбурга знизився практично до нуля, а з середини століття чисельність населення почала показувати негативну динаміку.

По-друге, великі компанії стали зазнавати труднощів у залученні персоналу для роботи в місті, в результаті чого деякі з них переміщували свої штаби в більш сприятливі регіони, зокрема, в Нью-Йорк, послаблюючи економічну базу Піттсбурга.

У 1960-ті роки індустріальна база міста все ще продовжувала розвиватися, але з 1970-х і 1980-х років почався занепад сталеливарної промисловості в регіоні. Зіграли роль як нафтові кризи 1970-х років, так і зростаюча конкуренція з боку закордонних виробників сталі, в результаті чого почав падати попит на продукцію американських сталеливарних компаній. Багато підприємств галузі були закриті, а працівники заводів звільнені. Всього за шість років, з 1980 по 1986 р., в Піттсбурзькому регіоні на 42,6% скоротилося число виробничих робочих місць, зокрема, в сталеливарній промисловості – на 50% [9; 10].

Занепад промислової бази міста супроводжувався загальною тенденцією переселення американського населення з північних штатів (до яких належить Пенсільванія) в південні і західні в 1970-1980-ті р. У результаті значну частину населення втратили в цей час Піттсбург, Клівленд і Детройт. Ще раніше, в 1970-ті роки, Південь став магнітом для капіталу, зокрема, за рахунок різкого зростання цін на нафту, видобуток якої в США зосереджена в південних районах.

В результаті почався ще в середині ХХ ст. відтік населення і інвестицій, пов'язаний з екологічними проблемами міста, лише посилювався в 1970-1980-х роках. У Піттсбурзі скоротилася податкова база, загострилася соціальна ситуація, з'явилося безліч занедбаних промислових майданчиків. У той же час відхід торгових та офісних фірм з Піттсбурга проходив менш інтенсивно, ніж у багатьох інших містах США. По-перше, навколо міста не було збудовано окружний автодороги, що знижувало привабливість передмість з точки зору транспортної доступності. По-друге, під тиском Аллеганської конференції керівники компаній воліли залишати штаб-квартири в центральній частині агломерації.

«Ренесанс-1» (1946-1970 рр.). В історії міського відродження Піттсбурга можна виділити декі-

лька етапів, перший з них почався відразу після Другої світової війни і став відомий як «Ренесанс». Важливо розуміти, що «Ренесанс» – це не конкретна програма, а історичний етап (названий, очевидно, за аналогією з епохою Ренесансу), протягом якого проводився цілий ряд програм і проектів міського відновлення. Концептуально всі ці програми і проекти об'єднувала ідея приватно-муніципального партнерства: основними ініціаторами стали міські лідери в особі мера Піттсбурга Девіда Лоуренса (обраного вперше в 1945 р. і пробув на цій посаді три терміни поспіль – до 1959 р.) і Річарда Меллона, глави Банку Меллона, а також Аллеганської конференції місцевого розвитку (ACCD) [4].

Згодом цей етап стали називати «Ренесанс-1», щоб відрізнити від одного з наступних етапів – «Ренесанс-2». Основними проблемами, які були покликані вирішити програми даного етапу, стали:

- погіршується стан навколишнього середовища;
- невідповідність інфраструктури потребам розвитку;
- занепад центральної частини міста.

Політика щодо поліпшення екологічної ситуації мала на увазі, зокрема, контроль за вмістом шкідливих речовин в атмосфері і будівництві каналізаційних очисних споруд, які обслуговують весь Аллеганський округ. З жовтня 1946 набув чинності міський закон про посилення контролю за вмістом шкідливих речовин в атмосфері, який був відкладений у 1941 р. на час Другої світової війни, він поширювався на підприємства промисловості, залізничного транспорту та комерції. Виконання закону контролювалося особою мером міста Лоуренсом. Також у той час подібні заходи здійснювалися на рівні округу і штату, і вони доповнювали дію міських актів. Так, в 1947 р. Сенат штату прийняв програму з контролю за шкідливими викидами в атмосферу у відношенні залізниць, і в тому ж році Пенсільванська залізниця оголосила про програму повного переходу на дизельні двигуни, що стало одним з головних успіхів відповідних мер.

Заходи екологічної політики були широко схвалені населенням. Проте заходи з реконструкції центру Піттсбурга надали набагато більш суперечливе вплив на міське середовище.

Започаткований в 1946 р., «Ренесанс-1» став механізмом реалізації вищезгаданої федеральної програми «Реконструкція міст» (Urban Renewal) 1949-1973 рр. Метою заходів стало поліпшення вигляду центральної частини міста для залучення й утримання штаб-квартир великих компаній. Однак при здійсненні програми місцевих жителів насильницькі переселяли в інші райони, не рахуючись з їх невдоволенням. Існували навіть спеціальні об'єднання місцевих жителів, які за підтримки Фонду історії та архітектурних пам'яток Піттсбурга намагалися боротися з планами по руйнуванню кварта-

лів. Єдине, що їм вдалося відстояти, - це кілька кварталів з багатим архітектурною спадщиною [10].

В кінці 1950-х – початку 1960-х років була «очищена» територія площею 95 акрів в Пітсбурзькому районі Лоуер Хілл, населеному в основному афроамериканцями і відомому своїми джаз-клубами. Примусово були переселені сотні малих підприємств і, за різними оцінками, від 1200 до 1800 мешканців. На місці цих кварталів був побудований культурний центр, що включає міську сцену, яка була відкрита в 1961 р.

Подібним же чином були побудовані Центр Гейтвей / Gateway Center (139 000 кв.м офісних приміщень у чотирьох будівлях), Національний парк Пойнт (Point State Park), автомагістраль Піна-Лінкольна (The Penn-Lincoln Highway, тепер – I-376), Великий муніципальний аеропорт Пітсбурга (The Greater Pittsburgh Municipal Airport, сьогодні - Pittsburgh International Airport), хмарочос «Американська сталева вежа» (The US Steel Tower) і Стадіон трьох річок (Three Rivers Stadium), побудований в 1968-1970 рр.

Підсумки реалізації програм етапу «Ренесанс-1» були неоднозначними. З одного боку, вдалося досягти значних успіхів у галузі екології, перебудувати занедбані виробничі квартали під офісні центри та створити ділову інфраструктуру. Будувалося житло для домогосподарств із середніми та високими доходами, що дозволяло проводити будівництво комерційних та комунальних установ і отримувати більше доходів до бюджетів у вигляді податків.

З іншого боку, у проведеній політики були й негативні сторони. Новий бізнес-квартал у центрі міста став центром ділової активності і символом міста, однак невідповідність транспортної інфраструктури до переорієнтації основних потоків у бік центру стала причиною перевантаженості магістралей. Близько 2 мільйонів людей опинилися силоміць виселеними із своїх будинків, причому для деяких з них не вистачило житла, відведеного міською владою під переселення [2; 10].

За 1960-1970 рр.. Пітсбург втратив близько 15% населення, в той час як міська територія розрослася на 21%. С 1950 по 1970 р. чисельність населення в передмістях Пітсбурга виросла з 1547 тис. до 2164 тис. осіб. При цьому чисельність афроамериканського населення в центральних кварталах міста зросла з 82 тис. в 1950 р. (12,1%) до 105 тис. в 1970 р. (20,2%), а їх частка в робочій силі склала 63,8% .

Епоха «Ренесансу» закінчилася в 1970 р. з виборами головою міста Піта Флаєрти, який жорстко розкритикував попередню політику за неухильність до питань розвитку житлових кварталів. У результаті сформувався за роки «Ренесансу» співпрацю між мерією міста і бізнес-лідерами ослаб, і інтенсивність реалізації програм міського відродження

різко знизилася. Крім того, саме на період правління Флаєрти (1970-1977 рр..) Припали світові енергетичні кризи, ослаблення позицій американської сталеливарної промисловості і, як наслідок, скорочення економічної бази міста. У період 1970-1980 рр.. чисельність населення Пітсбурга скоротилася з 520 тис. до 424 тис. осіб (15%).

«Ренесанс-2» (кінець 1970-х - 1980-ті роки). З приходом до влади нового мера Річарда Калігуїрі в 1977 р. почався черговий етап міського відродження Пітсбурга, заснований на принципах етапу «Ренесансу»: Калігуїрі відродив муніципально-приватне партнерство, вибрав основним пріоритетом розвитку відродження центру міста та екологічну політику. У той же час політика другого етапу відродження міста мала деякі відмітні особливості, в основі своїй пов'язані з новою економічною реальністю – промисловим кризою. По-перше, криза послабила позиції бізнес-еліт, що призвело до збільшення ролі муніципалітету у плануванні та фінансуванні проектів. Одночасно відбулося збільшення частки участі населення і некомерційних організацій у процесі формування політики міського відродження. У результаті на відміну від першого етапу, коли міська коаліція характеризувалася «елітизмом», «Ренесанс-2» став ґрунтуватися на принципах широкої суспільної дискусії навколо проблем міського розвитку та включення громадських організацій в реалізацію проектів [3].

По-друге, в результаті посилення ролі громадськості, а також з урахуванням проблем етапу «Ренесанс-1» значно більшу увагу було приділено розвитку житлових кварталів.

По-третє, найважливішою проблемою, що не існувала на етапі «Ренесансу-1», виявилось виникнення великої кількості покинутих промислових земель в результаті деіндустріалізації міста в 1970-х роках.

Нарешті, перед містом постало завдання масштабної реструктуризації економічної бази в рамках «нової економіки». Для вирішення цієї задачі було обрано два основних стратегічних напрями.

По-перше, відродження Пітсбурга пов'язувалося з активним розвитком сфери послуг, зокрема, освіти та охорони здоров'я. Крім того, значно увага приділялася позиціонуванню Пітсбурга як культурного і розважального центру.

По-друге, реструктуризація економіки передбачала розвиток наукомістких технологій. Базою перебудови став міцний авторитет Пітсбурга як одного з провідних центрів країни з підготовки інженерних кадрів і вчених природничих наук. Пітсбургський університет, університет Карнегі-Меллона, десятки великих дослідних центрів і лабораторій послужили підставою для нових галузей. Так, в 1985 р. були знесені виробничі будівлі компанії «Джонс і Лафлін» на півночі від річки Мононгахеле, а на їх місці побудовано Центр високих технологій (High Technology Center). Великий бізнес та-

кож брав участь у розвитку високотехнологічних кластерів. Так, ACCD брала участь у створенні Технологічного ради Піттсбурга (Pittsburgh Technology Council, 1983 р.), Інституту програмного забезпечення при Університеті Карнегі-Меллона (Software Engineering Institute, 1984 р.), Піттсбурзької корпорації розвитку біомедицини (Pittsburgh Biomedical Development Corporation, 1989 р.) [8; 9].

У розглянутий період в центральній частині міста було побудовано безліч об'єктів (адміністративних будівель, торгових центрів, готелів та ін.). Так, в 1980-і роки в центрі міста виросло шість багатопверхових офісних будівель, названих «Золотим трикутником Піттсбурзького горизонту». Була реконструйована Велика вулиця, відома концентрацією на ній будівель муніципалітету і штаб-квартир великих корпорацій.

Відбувалися також зміни в транспортній системі. У 1985 р. було відкрито Піттсбурзьке метро, а для транспортного сполучення між передмістями і центром побудований монорейкова дорога.

Основним результатом епохи «Ренесанс-2» стала зміна зовнішнього вигляду міста, закладення основ диверсифікації економіки міста та підвищення значимості некомерційних організацій в стратегічному плануванні та економічному розвитку. Однак в 1988 р. Епоха «Ренесанс-2» завершилася: помер Калігуїрі, а тривалі проблеми відтоку населення, закриття фабрик і, як наслідок, скорочення податкових надходжень змусили нову владу скоротити масштаби програм міського відновлення. Проте орієнтація на розвиток «міста знань» продовжилася [2].

1990-ті роки – теперішній час: «Ренесанс-3». З 1994 по 2006 р. мером міста був Том Мерфі. З нього почався черговий етап відродження міста, основною характеристикою якого стала орієнтація на «сталій міський розвиток».

Даний етап дещо відрізнявся від попереднього.

По-перше, містобудівна політика проводилася в більш помірних масштабах. Хоча в цей період також було запущено кілька проектів з нового будівництва. По-друге, працюючи зі своїм іміджем, місто стало активно розвивати так звану «економіку подій». Так, Піттсбург періодично виступає майданчиком для міжнародних спортивних заходів. Наприклад, у березні 2002 р. тут відбулося 6 ігор першого і другого турів чоловічого турніру ліги NCAA з баскетболу, в червні 2005 р. в Піттсбурзі пройшли літні Олімпійські ігри, в липні 2006 р. – «Матч зірок» вищої ліги з баскетболу. Варто відзначити, що в даний час влада Піттсбурга також докладають зусиль для створення позитивного образу міста шляхом просування його як майданчика для всесвітньо значущих економічних і політичних подій. Так, 24-25 вересня 2009 р. у Піттсбурзі відбувся саміт «великої двадцятки» [3; 4].

По-третє, керівництвом міста була обрана більш чітка орієнтація на розвиток нових галузей промисловості в наукомістких сферах.

Нарешті, в рамках концепції сталого розвитку велика увага приділяється питанням екологічної політики та енергоефективності. Розглянемо більш докладно останні два напрямки.

Результати міського відновлення. Фактори успіху. Економіка Піттсбурга, історично відомого як центр сталеливарної промисловості, базується сьогодні на охороні здоров'я, освіті, високих технологіях, робототехніці і фінансових послуг. Найбільшими роботодавцями міста за чисельністю штату є Медичний центр Піттсбурзького університету і сам Піттсбурзький університет.

Економічна основа міста сьогодні далека від промислового минулого. Крім того, значна частина населення міста працює на високотехнологічному виробництві, проте форма організації цього бізнесу (малі і середні підприємства) не дозволяють враховувати їх у подібних рейтингах.

Завдяки тому що основний роботодавець оперує у сфері охорони здоров'я, світова фінансова криза, що почалася в 2008 р., не сильно позначилася на економіці міста. За даними журналу «Форбс», у 2009 р. Піттсбург увійшов до десятки міст США з найкращими можливостями працевлаштування.

Місто зробило великі успіхи у перепрофілюванні покинутих промислових територій під нове житлове будівництво, торгові та офісні комплекси. По берегах Піттсбурзьких річок, де раніше розташовувалися виключно промислові споруди сталеливарних заводів, сьогодні розташовуються будівлі Піттсбурзького університету, Медичного центру Піттсбурзького університету, Університету Карнегі-Меллона. Найбільш яскравим прикладом є побудований на колишній промисловій території Конвент-центр Девіда Лоуренса де проходив саміт G-20 [3].

В даний час в Піттсбурзі набагато менше бідних кварталів, ніж до заходів з реконструкції міста, сьогодні він носить титул «міста штаб-квартир»: у Піттсбурзі розташовані центральні офіси шести компаній зі списку «Fortune 500». Однак, незважаючи на велику кількість високих рейтингів, населення Піттсбурга продовжує скорочуватися. У 2009 р. чисельність населення склала 311,5 тис. осіб. І якщо на піку своєї могутності, в 1960 р., місто було 16-м у США за чисельністю населення, то в 2009 р., лише 61-м. Також не на користь міста говорить той факт, що показники злочинності в Піттсбурзі в цілому знаходяться вище середнього рівня по США.

Незважаючи на наявні труднощі у розвитку міста, такі як злочинність і спад населення (який, однак, значно сповільнилася в останні роки), Піттсбург розвивається і може бути названий успішним у справі виходу з кризи старопромислового міста.

По-перше, основоположним чинником успіху процесу міського відновлення Піттсбурга стало формування ефективної коаліції міської влади та місцевого бізнес-спільноти, причому на дуже ранніх етапах. Місцева влада намагалася максимально використовувати можливості приватних інвестицій у розвиток міської інфраструктури і центральних районів міста. Крім того, довірчі відносини між владою і бізнесом стимулювали прийняття рішень, стратегічно значущих для міського розвитку, але суперечать короткостроковим інтересам бізнесу (наприклад, коли корпорації не стали переносити свої штаб-квартири в передмістя).

Хоча поняття регіональної коаліції було ключовим у соціально-економічному розвитку міста, зміст поняття еволюціонувало з часом. На етапі «Ренесансу-1» коаліція складалася в основному з муніципальних властей і великих бізнес-структур. Доступність засобів і зацікавленість бізнесу в міському розвитку допомогли узгодити інтереси і реалізувати великі інвестиційні проекти (в тому числі у сфері екології), які сприяли зниженню рівня екологічного забруднення і створення більш сприятливого середовища для ведення бізнесу. Однак дана коаліція в чому не враховувала соціальний аспект деяких перетворень. На етапі «Ренесансу-2», що почалося в період промислової кризи, важелі впливу бізнес-еліт ослабли, а населення міста і громадські організації включилися в процес відродження міста. Таким чином, можна сказати, що криза промисловості позитивно вплинув на структуру управління в місті, перерозподіливши сили, активізувавши потенціал місцевих жителів (в наявності поява підходу «знизу-вгору» в результаті занепаду традиційно сильних індустрій, що аналогічно події в Рурської області). Нарешті, на третьому етапі коаліцію доповнило співтовариство дрібних і середніх підприємств, що відображає, по-перше, структурне зрушення в економічній базі міста, а по-друге, тенденцію до з'єднання цілей економічного і соціального розвитку в єдине ціле [2; 4].

По-друге, в наявності масштабна диверсифікація економічної бази міста.

- В економіці домінують «соціальні послуги» - охорона здоров'я та освіта.
- Розвиваються перспективні високотехнологічні галузі.
- Минула велич сталеливарної промисловості зробило не тільки негативні наслідки: внаслідок дезінтеграції промислових компаній в місті утворилася мережа малих і середніх підприємств, що спеціалізуються у виробництві обладнання та науково-дослідних розробках для сталеливарної промисловості.

По-третє, в місті виникла галузь екологічних технологій, найважливішим чинником розвитку якої стало сприйняття муніципалітетом цього напряму як способу розвитку місцевої економічної бази.

По-четверте, протягом тривалого часу пріоритетом міської влади була політика поліпшення екологічної ситуації та відновлення центральної частини міста, у тому числі ділових і житлових кварталів. Реальні позитивні зміни за цими напрямками в поєднанні з проведенням знакових подій, що привертають увагу до міста, змогли вплинути на зміну іміджу Піттсбурга з «брудного, неблагополучного» на «динамічний, розвивається місто молодих фахівців» [1; 5].

Неоднозначно можна оцінити той факт, що в історії міського відновлення Піттсбурга виявляється практично повну відповідність етапів реструктуризації термінів повноважень певного мера міста. З одного боку, це демонструє те, що місцева влада мають реальними можливостями впливу на міський розвиток. З іншого боку, те, наскільки повно ці можливості використовувалися, залежало виключно від особистості обраного мера. Комплексних стратегічних документів міського розвитку не існувало.

Досвід Великобританії. Основою індустріального розвитку Манчестера стала механізована обробка бавовни та льону, які поставлялися переважно з південно-східної частини США. Це створило попит на складські приміщення, в результаті чого стали освоюватися периферійні райони. До 1835 р. 90% бавовняної промисловості Британії, частка якої в британському експорті становила 51%, було зосереджено всередині і близько Манчестера. У результаті до 1840-их років Манчестер став першим великим промисловим містом у світі. При цьому він був найбільшим комерційним, банківським і транспортним центром у найбільш інтенсивно розвивається економіці світу. Чисельність мешканців постійно збільшувалася за рахунок інтенсивного потоку мігрантів, умови життя яких були поганими – Манчестер був одним з найбільш «нездорових» міст Великобританії [1].

Навколо базової промисловості стали формуватися обслуговуючі індустрії, наприклад, машинобудування або хімічна галузь, яка виробляла відбілювачі та барвники. Однак обидві галузі поступово диверсифікували виробництво і стали постачальниками для інших індустрій. Так, у Манчестері проводилося не тільки устаткування для обробки бавовни, але і парові двигуни, локомотиви, озброєння. Крім того, тут розвивалися металургія і транспорт.

Ознаками економічної потужності міста і одночасно передумовами до подальшого його розвитку стали будівництво першої в світі пасажирської залізниці між Манчестером і Ліверпулем в 1830 р., а також створення 58-кілометрового Корабельного каналу Манчестера в 1894 р., що з'єднав порт Манчестера з океаном і значно низив витрати транспортування продукції. На початку ХХ в. порт Манчестера став третім за величиною обороту продукції в Британії. Навколо порту була створена перша і досі

найбільша промислова зона Британії – «Треффорд парк» (T rafford park). Крім того, в місті активно розвивався сектор фінансових та комерційних послуг, який працював на процвітаючу індустрію. Поступово розростається сектор послуг витіснив безпосереднє виробництво в довколишні міста, а сам Манчестер став не тільки комерційним містом, пов'язаним з усім світом, а й «центром інновацій у декількох найбільш важливих напрямках індустріалізації світової економіки» 4. У 1907 р. основні офіси п'яти з семи найбільших виробничих компаній Британії розташовувалися в Манчестері.

У період між двома світовими війнами експорт бавовняної продукції знизився в 5 разів, а зайнятість скоротилася вдвічі. Подібні явища були викликані декількома причинами. Однією з основних стало падіння попиту на продукцію з боку Індії, де тривалий час метрополія була єдиним постачальником тканини. Крім того, зміна тренда розвитку міста відображає загальну тенденцію розвитку індустріальних міст Британії у ХХ ст.: якщо в 1870 р. країна виробляла практично третину світової промислової продукції, то до середини 1990-х ця частка склала лише 4,1%. У зв'язку з розвитком міжнародної конкуренції знизилася ціна на багато промислових товарів, в тому числі на бавовну і бавовняну продукцію. В результаті Британія перестала бути лідируючою світовою індустріальною державою. До 1960-м рокам всі головні міста Великобританії пережили масову деіндустріалізацію, що виражалася в скороченні числа підприємств і робочих місць, причому переважно в центральних містах. І перш за все конкуренція з боку країн, що розвиваються вдарилася по низькотехнологічних галузях: текстильній, взуттєвій і т.д. Експорт тканини з Британії різко впав вже до кінця 1930-х, а остаточний колапс текстильного виробництва, навіть для внутрішнього споживання, стався до початку 1950-х років [6].

У той же час у Манчестері продовжували існувати більш інноваційні виробництва – хімія, машинобудування, електроніка, що зберігали свої конкурентні переваги в світовому масштабі. Однак і вони покидали місто: паралельно із закриттям неконкурентоспроможних виробництв значним трендом стало переміщення підприємств галузей, що залишилися, з Манчестера в передмістя. Можна виділити кілька причин цього явища.

По-перше, поступово транспортні інновації - як поява особистих автомобілів і здешевлення перевезень, так і розвиток дорожньої мережі (у тому числі будівництво окружної дороги) - знизили альтернативну вартість розташування промислових підприємств у передмістях.

По-друге, на альтернативну вартість розташування промислових підприємств у передмістях вплинуло зростання вартості землі (промислових ділянок) у центральному місті. Так, якщо в 1946-1963 рр. в цілому по Англії ціна акра промислового

ділянки становила 4,2 тис. фунтів, то в 1964-1969 рр. вона зросла до 11,9 тис. фунтів.

По-третє, важливу роль зіграли взаємозв'язку між виробництвами, що змушувало деякі виробництва перебиратися в передмістя за своїми партнерами (наприклад, підприємства галузі енергетики і машинобудування, виробництва тканини і пошиття одягу). Манчестер став втрачати промислові підприємства на користь передмість [7; 11].

У період деіндустріалізації більше постраждав сам Манчестер, ніж конурбація в цілому. У період з 1971 по 1997 р. Манчестер втратив 90 тис. робочих місць (26%), у той час як у Великому Манчестері зниження склало 135,3 тис., або 12%. Таким чином, зниження числа робочих місць в Манчестері склало практично дві третини від загального для конурбації показника. Велика частина скорочених робочих місць припадала на текстильну галузь, машинобудування і супутній комерційний сектор, інші промислові галузі. З 1981 по 1997 р. зайнятість у виробничому секторі Манчестера скоротилася на 39 тис. робочих місць (62%), Великого Манчестера – на 144 тис. (42%). Зростання зайнятості в сфері послуг почасти компенсував спад в промисловості: так, зростання зайнятості у фінансовому секторі Великого Манчестера склав 100 тис. місць (131% зростання), самого Манчестера – 25 тис. (65%).

Проте одним з найцікавіших аспектів динаміки зайнятості в Манчестері є той факт, що протягом аналізованого періоду зниження зайнятості відбувалося одночасно зі зниженням рівня безробіття. Дана обставина пояснюється тим, що одночасно з скороченням робочих місць в промисловому виробництві (скорочення переважно чоловічий зайнятості) на ринок праці стали виходити жінки і працювати у нових галузях, розширивши базу економічно активного населення.

У 1989 р. частка послуг у структурі зайнятості Манчестера склала 79,1% проти 15,2% у промисловості. Однак рівень безробіття продовжив залишатися високим. Так, в 1992 р. офіційне безробіття в Манчестері склало 22,3%, причому майже половина не працювала більше року.

У період з 1750 по 1850 р. територіально місто розрослося в 7 разів, а чисельність населення тільки за першу половину ХІХ ст. виросла в 4 рази. Одночасно безпосереднє виробництво стало переноситися у виникаючі поруч з Манчестером міста (Стокпорт, Олдхем, Болтон, Селфорд), а сам він став торговельним та фінансовим центром. Вже в середині ХІХ в. більшість будинків центральної частини міста було знищено, і на їх місці побудовані комерційні площі, залізничні станції і склади. У результаті до 1901 населення центральної частини Манчестера склало 30 тис. осіб - лише третина від населення 1851. Якість життя більшості населення було вельми низьким - до початку 1914 р. 44% існуючого житлового фонду було офіційно визнано нетрями. Умови життя і роботи були на-

стільки жакливі, що середня тривалість життя чоловіків становила 30 років. У той же час населення продовжувало зростати, і впродовж першої половини ХХ ст. проблема розширення території міста та розміщення людей, що працювали в Манчестері, була однією з пріоритетних [11].

Спроби поліпшення умов життя населення виражалися в розвитку передмість-садів, однак найбільш значущим рішенням стала покупка муніципалітетом в 1918 р. землі Візеншоу (Wythenshawe), що примикає до південної частини міста, з метою будівництва міста-супутника (місто-сад) протягом 1930-1950-х років для більш ніж 100 тис. жителів. У 1931 р. Візеншоу був включений до міського округу Манчестера. Наявність цієї території в складі міста пояснює його витягнуту на південь форму. Будівництво міста породило чергову хвилю міграції населення з центральної частини Манчестера: сюди, а також в інші міста навколо куди коло переселяли людей з міських нетрів.

У 1945 р. був розроблений «План міста Манчестера», що охоплює територію з населенням 700 тис. осіб в рамках цього «Плану», а також «планувальні пропозиції для Манчестера і його околиць» і «Консультаційного плану Південного Ланкаширу і північного Чезиру» була проведена оцінка потреби в організації міст-супутників для розміщення людей, що працювали в Манчестері. Якщо в середині 1940-х років це число склало близько 200 тис. осіб, то вже в 1950-х потреба зросла до 300 тис. осіб. В результаті були прийняті рішення з будівництва «нових міст» Варрінгтон в 1968 р. (Warrington) і Нове місто Центрального Ланкаширу в 1970 р. (Central Lancashire New Town). Однак вкладені витрати себе не виправдали – відбулося різке зниження чисельності населення, і вже в середині 1970-х основним напрямом політики було поживлення центрального міста конурбації [6; 7].

Таким чином, розростання передмість навколо Манчестера було не тільки і не стільки природним процесом, але багато в чому відбувалося в результаті запланованих державних програм з переселення жителів з метою перебудови центрального міста. Зелені зони, які планувалися в передмістях-садах, до середини століття вже були забудовані так, що чітка візуальна межа міста повністю зникла. Центральна частина міста як і раніше залишалася діловим центром, куди більшість населення з'їжджалося на роботу з передмість, однак проблеми решті території Манчестера до цього часу загострилися.

Якщо звернутися до динаміки чисельності населення Манчестера в ХХ столітті, то стане очевидним значний відтік населення з міста протягом 1960-1970-х років. Якщо в «піковий» 1931 р. населення становило 766,3 тис. осіб, то в 1991 р. цифра знизилася до 404,9 тис. Настільки серйозний відтік стався в результаті двох причин: по-перше, через плановий переселення людей з міських нетрів, по-

друге, через добровільну міграцію населення як у передмістя, так і в інші частини країни. Поряд з Ліверпулем і Глазго Манчестер пережив найбільший відтік населення серед великих міст Великобританії.

Зниження чисельності робочих місць у Манчестері перевищило відтік населення з міста, що призвело до утворення великої кількості безробітних. Крім того, неблагополучні райони, звідки переміщали місцеве населення, стали заселяти етнічні групи, в основному з Азії. Деякі райони міста стали практично повністю «азіатськими», тут процвітала злочинність. Досі Манчестер поряд з Ліверпулем вважається одним з найбільш криміналізованих міст Англії. Індикатором рівня напруженості може служити випадок масових заворушень в районі Мосс Сайд в Манчестері в липні 1981 р., коли понад 1000 молодих людей взяли в облогу поліцейську дільницю, і протягом кількох днів тривали підпали і пограбування магазинів, включаючи азіатські [1].

Основні напрямки політики з виведення Манчестера з кризи. Сьогодні Манчестер вважається найбільш успішним з усіх міст Великобританії, що «стискаються» (shrinkage city). Починаючи з 1980-х років політика місцевої влади проводилася під девізом: зробити з Манчестера місто, «де приймаються рішення». Міська влада стали приходити до розуміння того, що стратегічно Манчестер повинен конкурувати не тільки з основними містами Британії, а й з містами всього світу.

У політиці відродження Манчестера можна виділити три найбільш великих блоки заходів. По-перше, були реалізовані масштабні проекти реконструкції найбільш депресивних міських територій, які фінансувалися на кошти центрального уряду. По-друге, для досягнення амбітної мети виходу на арену світових міст міська влада проводили роботу з іміджем території. По-третє, транспортна інфраструктура міста зазнала значну модернізацію [1; 5].

У рамках першого блоку основоположним документом стала «Міська програма» (1979-1993 рр.), Яка фінансувала проекти відновлення центральних міст за рахунок коштів національного бюджету. У той же час витратами в рамках програми розпоряджались місцеві влади. З цією метою в 1978 р. було створено «Партнерство Манчестер-Селфорд» (Manchester-Selford Partnership). Напрямами реалізації програми стали:

- економічні проекти;
- поліпшення навколишнього середовища;
- соціальні інвестиції (робота з молоддю та етнічними меншинами);
- житлова політика.

Найбільш пріоритетним напрямком фінансування були економічні проекти, які в більшості своїй увазі перебудову існуючих проблемних зон міста під потреби промисловості і комерції. Так, було профінансовано розвиток території Східного Ман-

честера, а також Парку міської спадщини Кастефільд (Castlefield Urban Heritage Park) як основного місця залучення туристів.

З 1981 р. по всій країні стали створюватися Корпорації міського розвитку (Urban Development Corporations, UDC), у тому числі в 1988 р. була створена Корпорація міського розвитку Центрального Манчестера, що займалася реконструкцією депресивних міських територій. У цілому Манчестер активно брав участь у всіх програмах відновлення міст, ініційованих центральним урядом.

Найбільш масштабними і відомими є проекти ревіталізації колишніх портових площ в Селфорді, серця обробної промисловості конурбації – Східного Манчестера, а також одного з центральних районів міста – Халм.

Селфорд: З 1978 р. в рамках «Міської програми» муніципалітет отримувал співфінансування ревіталізації території «Треффорд парку» – колишніх портових площ. У 1980 р. муніципалітет викупив землю портів, попит на яку дуже знизився, і розробив «План розвитку Селфордської набережній» (Salford Quays) (1985), який передбачав запружування колишніх портових басейнів, створення резервуарів з чистою водою, будівництво основних доріг і оновлення решті інфраструктури. В результаті за 10 років в проект було вкладено 30 млн. фунтів державних і 300 млн. фунтів приватних інвестицій. Сьогодні на території розташовуються комерційні та житлові будівлі, а також активно розвивається індустрія розваг [5].

Східний Манчестер в період з 1971 по 1985 р. втратив 20 тис. робочих місць. Метою проекту «Ініціатива Східного Манчестера» стало поліпшення конкурентоспроможності цієї частини міста. Проект складався з декількох етапів. На першому етапі (1981-1987 рр..) Мета була поставлена широко, і основними напрямками були обрані освоєння занедбаних земель і поліпшення навколишнього середовища. Однак після 1987 ресурси стали концентруватися на підготовці майданчиків під конкретні проекти. У 1990 р. місцевою владою була заснована Команда Східного Манчестера, підтримана місцевим співтовариством та бізнесом, яка до 1992 розробила «Стратегію відновлення Східного Манчестера».

Халм був одним з найбільш депресивних районів міста, де проживало найбільш бідне населення. У 1992 р. через програму «Сіті Челлендж» Манчестер виграв грант, для розпорядження яким муніципалітетом спільно з рядом представників бізнесу і місцевої громади була заснована компанія «Халм Редженерейшн» (Hulme Regeneration). Цілями проекту стали відновлення території, створення сприятливих умов для проживання населення.

Особливістю реалізації великих проектів відновлення міських територій стала висока регламентованість діяльності місцевої влади, їх залежність від центрального уряду. На відміну від цього на-

прямку робота з іміджем міста як інструментом соціально-економічного розвитку залежала від місцевої влади в значно більшій мірі.

У 1980-ті роки Північний квартал (Northern Quarter), розташований у центрі Манчестера, став ареною музичних виступів. Деіндустріалізація та міграція населення призвели до знелюднення району, появи покинутих будинків і промислових майданчиків. Однак незабаром порожні приміщення стали використовуватися представниками музичної культури як клуби, звукозаписні студії, репетиційні бази. До найбільш значущих можна зарахувати центральну студію звукозаписувального лейблу «Фекторі» (Factory), клуб «Хасієнда» (Hacienda) і бар «Драй» (Dry). Так, клуб «Хасієнда», відкритий в 1982 р. в будівлі колишнього складу та розташовувався в покинутому районі, поступово став одним з найзнаменитіших клубів Європи. Незабаром навколо нього утворилося безліч дрібніших клубів, барів, а також звукозаписних студій, де працювали місцеві музиканти. Район став знову заселятися – спочатку самими музикантами, потім любителями клубної музики (clubbers) [7].

У результаті наприкінці 1980-х років Манчестер став відомий як Madchester, прославившись величезним числом звукозаписних компаній та студій, розташованих безпосередньо в центрі міста. Подібний імідж досить швидко привів до наступних результатів:

- створення нових робочих місць (не тільки в музичній сфері, а й у сфері дизайну, звукозапису, моди, роздрібною торгівлі, розваг та харчування);
- збільшення кількості студентів, що бажають навчатися в Манчестері;
- залучення інвестицій як безпосередньо на територію кварталу, так і в місто в цілому. Завдяки новому іміджу Madchester потрапив у поле зору інвесторів, що не відносяться до музичній сцені.

Важливо відзначити, що міська адміністрація не брала участі у процесі становлення музичної індустрії Манчестера. І лише після її формування міська влада стали підтримувати імідж клубного, музичного міста і використовувати його в різних компаніях по просуванню території (наприклад, при складанні заявок на Олімпійські ігри та Ігри Співдружності націй). Згідно з виразом представника Міської ради Манчестера, «Хасієнда» для Манчестера має таку ж значимість, як статуя Давида для Флоренції.

Крім музичної сцени, місто було вже відомий у спортивних колах завдяки команді «Манчестер Юнайтед» (Manchester United). В результаті при виборі варіантів позиціонування міста були використані ці переваги: відродження Манчестера будувалося навколо декількох великих проектів, сфокусованих на розвитку культури, індустрії розваг і спорту [11].

Стимулом до розвитку механізмів взаємодії і одночасно інструментом роботи з іміджем стала

підготовка заявки на проведення Олімпійських ігор 1996 і 2000 рр.. Незважаючи на те що місто не вийшло у переможці, в ході підготовки були розроблені нові механізми державно-приватного партнерства, відбулося істотне інфраструктурне оновлення території. Найбільш важливим результатом стала активізація всього міського співтовариства, усвідомлення необхідності працювати з іміджем території, що стало запорукою реалізації безлічі проектів у сфері культури, спорту і розваг. У 2002 р. в Манчестері були проведені Ігри Співдружності, до чого було приурочено відкриття стадіону в раніше непрестижному районі Східного Манчестера. Крім того, були реалізовані деякі транспортні проекти, поліпшена туристична інфраструктура. Ця подія вважається ключовим у політиці місцевої влади з ребрендингу міста і позиціонуванню його як сучасного центру спорту і розваг. Сьогодні «креативні індустрії» є для Манчестера не тільки брендом, але і значущою галуззю зайнятості населення.

Нарешті, третім блоком заходів з відродження Манчестера стала реалізація великих проектів модернізації транспортної інфраструктури, зокрема будівництво системи швидкісного громадського транспорту Метролінк (Metrolink, швидкісний трамвай), що з'єднує центр міста з передмістями, а також розширення міського аеропорту. Починаючи з 1999 р. населення Манчестера стало збільшуватися: за 10 років чисельність населення зросла на 55,5 тис. жителів. Індикатором успіху також стає його визнання в різних рейтингах. Так, у 2002 р. Манчестер був названий другим містом Сполученого Королівства (критеріями є розмір, чисельність населення, економічні показники, політична значимість, рівень розвитку) [7; 11].

У той же час деякі проблеми міста досі не вирішені. Соціальна поляризація в місті зберігається і навіть посилюється. Поряд з сучасними розвиненими районами продовжують існувати території з закинутими будівлями і бідним населенням. Нарешті, Манчестер продовжує залишатися одним з найбільш небезпечних міст Великобританії: різні показники рівня злочинності значно перевищують середньостатистичні по всій країні.

Ліверпуль. Ліверпуль – місто Великобританії, яке стало розвиватися з початку XVIII в. як торговий центр, що володіє великим портом. Однак період найбільшого процвітання міста припав на XIX ст. Основою процвітання міста залишалася портова торгівля, яка активно розвивалася в період індустріальної революції у Великобританії. Однак зниження ролі Великобританії як індустріальної держави, поява конкуренції в торгівлі і жорсткість умов морських перевезень призвели до скорочення економічної бази міста [5].

У середині XX ст. проблеми центральної частини міста – безліч нетрів, перевантаженість доріг, забруднення навколишнього середовища – призвели до того, що подальший розвиток міста бачилося

місцевій владі в децентралізації промисловості і переселення людей у соціальне житло в передмістях і прилеглих містах. Це призвело до деіндустріалізації центрального міста і розростання передмість в 1950-1960-х роках. Пік зайнятості в Ліверпулі припав на середину 1960-х років, після чого спостерігалось значне тривале її зниження. До 1996 р. динаміка зайнятості в Ліверпулі залишалася негативною, і в 1996 р. зайнятість в місті склала менше 50% рівня 1966. Скорочення зайнятості було викликано рядом причин. По-перше, як і у всіх містах колишніх індустріальних державах, в Ліверпулі стали закриватися промислові виробництва. По-друге, що залишилися виробництва модернізувалися, що призводило, однак, не до створення, а до скорочення робочих місць [6].

Нарешті, особливістю економічної бази Ліверпуля була її висока залежність від портового вантажо- і пасажирообороту. У цій сфері також відбувалася стагнація:

- по-перше, розвиток цивільної авіації знизило значимість морських перевезень пасажирів;
- по-друге, деіндустріалізація Великобританії в цілому призвела до зниження обсягу експортних поставок;
- по-третє, експорт Великобританії був переорієнтований на європейський ринок, для чого порт Ліверпуля був незручним.

Зниження зайнятості призвело до відтоку населення з міста. Одночасно зростало безробіття. Апофеозом соціальної напруженості стали заворушення в Ліверпулі в 1981 р.

На початку 1980-х років міська влада, як і влада Манчестера, активно брали участь у програмах національного уряду з відновлення міст: тут була створена одна з перших підприємницьких зон, а також Корпорація міського розвитку Мерсісайд (1981-1998 рр.). Однак в 1983 р. до влади в місті прийшла партія лейбористів, яка протистояла національній політиці консерваторів. Місто припинило активну участь у державних програмах розвитку. З 1983 по 1987 р. місцеві влади концентрувалися на відновленні муніципального соціального житла в пріоритетних районах міста, а також розробляли стратегії підтримки зайнятості. Однак у поєднанні з жорсткою обмеженістю фінансових ресурсів дані заходи призвели до спустошення міського бюджету та подальшого занепаду міста: у період з 1981 по 1991 р. зайнятість і населення скоротилися на 23% і 12% відповідно (59 тис. робочих місць і 60 тис. чоловік). Для продовження своєї політики Міська рада був змушений брати кредити в закордонних банках і продавати муніципальне майно. В результаті лейбористи втратили підтримку профспілок та мешканців міста, всередині партії також позначився розкол. У 1987 р. був ініційований судовий процес за обвинуваченням членів Міської ради в навмисному посадовому злочині. За підсумками процесу з них були зняті владні повноваження [7].

Одночасно з початку 1980-х років місто почало отримувати кошти з європейських фондів регіонального розвитку. З 1989 по 1994 р. Ліверпуль потрапив в категорію «регіонів другої мети» Європейської регіональної політики, а в 1994 р. графство Мерсісайд отримало статус «регіону першої мети» регіональної політики ЄС, у зв'язку з чим фінансування реструктуризації економіки регіону було продовжено до 2000 р. Для управління програмою ЄС було створено Комітет з моніторингу, що складається з представників ЄС, місцевої влади, бізнесу та громадськості. Пріоритетом програми стала активізація людського потенціалу регіону, що включало заходи з підвищення кваліфікації, додаткового утворення, активізацію роботи служб зайнятості, а також відновлення окремих непорядкованих районів. Незважаючи на те що сьогодні Мерсісайд формально не є «регіоном першої мети», в період з 2007 по 2013 графство отримало понад 500 млн євро з коштів Структурних фондів ЄС.

У 1991 р. Ліверпуль виграв фінансування проекту реконструкції центральної частини міста в рамках «Сіті Челлендж».

З кінця 1990-х років в управлінні містом все більшу роль відіграє принцип партнерства влади, бізнесу і місцевої громади. Після прийняття Закону про місцеве управління у 2000 р. в Ліверпулі створюється «Партнерство Ліверпуля» (Liverpool Partnership Group) і розробляється стратегія «Ліверпуль – перший» (Liverpool First), в якій Ліверпуль позиціонується як один з провідних міст Європи.

У результаті здійснення всіх програм (діяльність Корпорації міського розвитку, «Сіті Челлендж», Структурні фонди ЄС) місто змінилося. Так, в період з 1995 по 2000 р. ставки оренди на торгові приміщення збільшилися з 150 до 250 фунтів за 1 кв. м. Число жителів центральної частини міста виросло, причому, як і в багатьох інших містах, за рахунок студентів і молодих фахівців. Тут стала формуватися відкрите, «клубне» середовище. З середини 1990-х почалося збільшення зайнятості в місті [11].

Так само, як і Манчестер, місто почало роботу зі своїм іміджем, в першу чергу спираючись на спортивні досягнення і музичну культуру. У цьому сенсі Ліверпулю пощастило навіть більше, ніж Манчестеру, – тут зародилася легендарна група «Бітлз» (The Beatles), чий ім'ям міська влада активно користується як брендом. Так, один з найбільших міжнародних аеропортів Великобританії, що знаходиться поряд з Ліверпулем, називається на честь соліста групи – аеропорт Джона Леннона (Liverpool John Lennon Airport). Ліверпуль позиціонує себе як місто дозвілля та розваг. Одним з інструментів досягнення цієї мети стала участь у конкурсі за звання Європейської культурної столиці-2008, в якому місто переміг.

Однак, незважаючи на ці успіхи, економічна база міста досі слабка. Найбільш яскраве тому під-

твердження - виділення коштів з Структурних фондів ЄС на період 2000-2006 рр. Різноманітні рейтинги рівнів розвитку міст Великобританії (продуктивність, рівень заробітної плати і т.д.) ставлять Ліверпуль на одне з останніх місць. Джентрифікація центру супроводжується спустіння деяких районів міста. Населення міста продовжує знижуватися, хоча і невеликими темпами: у 2005 р. чисельність склала 447,5 тис. осіб, а в 2008 р. – 439,1 тис. осіб. Численне соціальне житло, побудоване в 1980-х рр. занепадає і вимагає значних витрат міського бюджету.

Порівняльна характеристика розвитку міст. В історії політики відродження міст Великобританії можна виділити два етапи. Для першого характерні ослаблення місцевої влади, високий ступінь участі структур центрального уряду в управлінні розвитком території і масштабним впровадженням ринкових механізмів в реалізацію повноважень органів місцевого управління. Другий етап характеризується підвищенням ролі місцевої влади за умови активного включення бізнесу і населення в процес прийняття рішень та їх виконання, а також впровадженням механізмів конкурсного фінансування реалізації проектів.

В цілому програми відновлення міст носили фрагментарний характер. У містах вибиралися пріоритетні райони – центральний або колишній промисловий, де реконструювалися житло та інфраструктура, будувалися комерційні майданчики, впорядковується територія. Дана політика була обрана усвідомлено з метою концентрації ресурсів на найбільш гострих проблемних територіях і повномасштабному їх перетворенні. При цьому фінансування проектів здійснювало в основному центральний уряд.

У XIX ст. Манчестер і Ліверпуль були найбільш розвиненими промисловими містами Великобританії. Манчестер був серцем текстильної промисловості, Ліверпуль же – найбільшим портовим містом [1; 3; 5; 11]. У результаті зниження конкурентоспроможності британської продукції і деіндустріалізації країни обидва міста пережили стрімке зниження зайнятості та інвестицій у промисловість у 1960-1970-х рр., внаслідок чого чисельність населення міст скорочувалася, відбувалося збіднення населення, що залишилося, підвищився рівень злочинності, а багато міські райони прийшли в занепад. Кінець 1970-х - початок 1980-х років були відзначені неоліберальною політикою М. Тетчер, що виразилася в централізації повноважень з управління містом. З цього моменту шляху розвитку Манчестера і Ліверпуля розійшлися: якщо Манчестер став активно співпрацювати з центральним урядом, беручи участь у різноманітних програмах і проектах міського відновлення, то опозиційно налаштовані влади Ліверпуля звели це участь до мінімуму, намагаючись обійтися своїми силами. У результаті в кінці 1980-х років Ліверпуль також

став брати активну участь у державних програмах міського розвитку, проте місто до цього часу був банкрутом і приєднався до процесу на кілька років пізніше Манчестера. Таким чином, Манчестер пішов вперед за рівнем розвитку переважно за рахунок політичної лояльності до курсу центрального уряду, ніж за рахунок унікальних управлінських рішень. Тим не менш, незважаючи на те що Манчестер явно досягає успіху в порівнянні з Ліверпулем, проблеми соціальної нерівності, високого рівня злочинності та наявності занедбаних міських територій актуальні сьогодні для обох міст.

Сьогодні обидва міста в основі свого розвитку бачать індустрію розваг, культуру і спорт. В якості одного з основних інструментів розвитку місцева влада розглядають роботу з іміджем міста, який до недавнього часу був негативним. Для цього влада беруть участь у конкурсах за проведення різних «тематичних» подій - спортивних, культурних. Це впливає на просування міста як зовні, так і для власних жителів. Крім того, найважливішим досягненням подібних проектів є те, що участь у них стимулює кооперативне поведінку всіх зацікавлених сторін, проектні умови вимагають вироблення комплексного бачення цілей даного проекту [5].

Історії розвитку двох міст-суперників - Манчестера і Ліверпуля досить схожі: міста переживали основні періоди підйому і спаду одночасно і за порівнянних причин; дезурбанізація викликала однакові проблеми; свої стратегії виходу з урбаністичної кризи міста досі засновують на схожих «опорних точках». Більше того, оскільки в процесі відродження міст Великобританії центральний уряд брало значну участь, самостійність місцевої влади у виборі інструментів розвитку була дуже обмежена. Сьогодні в цілому обидва міста розвиваються, однак інтенсивність цього процесу в Манчестері значно вище, ніж у Ліверпулі.

Література

1. Стратегии развития старопромышленных городов: международный опыт и перспективы в России / И. Стародубровская [и др.]; под ред. И. Стародубровской. – М.: Изд-во Института Гайдара, 2011. – 248 с.
2. Pittsburgh Chronology. Historic Pittsburgh - URL: http://digital.library.pitt.edu/cgi-bin/chronology/chronology_driver.pl?searchtype=dbrowse&year=1717&year2=1749. Дата звернення: 26.01.2011 р.
3. Pittsburgh Crime Statistics (PA). URL: <http://www.cityrating.com/city-crime.asp?city=Pittsburgh&state=PA>. Retrieved on 2007-09-20 . – Дата обращения: 21.02.2011 р.
4. Pittsburgh ranked tops in U.S. by The Economist / Pittsburgh Post-Gazette, 10/06/2009. - URL: <http://www.post-gazette.com/pg/09161/976252-53.stm>. Дата звернення: 26.01.2011 р.
5. Pratt, A.C., Jeffcut, P. Managing Creativity in the Cultural Industries// Creativity and Innovation in Management. 2002. 11(4). P. 225–233.
6. Lloyd P E, Mason C M, 1979, "Industrial movement in North West England: 1966 - 1975 Environment and Planning A 11(12) 1367 – 1385
7. Lloyd P. E., Mason C. M. Manufacturing industry in the inner city: a case study of Great Manchester// Transactions of the Institute of British Geographers, 1978.
8. Lorant S. Pittsburgh: The Story of an American City (5th ed.). Esselmont Books, LLC, 1999.
9. Lotke E. Pittsburgh: the rest of the story/Report, Institute for America's Future, 2009, <http://www.ourfuture.org/files/pittsburgh-rest-of-the-story.pdf>.
10. Mallach A. Facing the urban challenge: The Federal Government and America's Older Distressed Cities, Urban Institute, 2010, <http://www.urban.org/url.cfm?ID=1001392>.
11. Keeble D. Industrial Decline in the Inner City and Conurbation// Transactions of the Institute of British Geographers, New Series. Vol. 3. No. 1. 1978. P. 110.

Стаття надійшла до редакції 20.08.2014

Прийнято до друку 10.09.2014