

## РЕГИОНАЛЬНОЕ И ГОРОДСКОЕ РАЗВИТИЕ

---

### АГЛОМЕРАЦИИ И УРБАНИЗИРОВАННЫЕ КЛАСТЕРЫ: К НОВЫМ ОБЪЕКТАМ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ

**Ю.П. Воронов, С.А. Заусаев, С.А. Смирнов**

Торгово-промышленная палата Новосибирской области

Консалтинговая фирма «Корпус»

ЗАО ЗАПСИБНИИПРОЕКТ

Новосибирский государственный университет

экономики и управления – «НИНХ»

E-mail: wrn@online.nsk.su, szausaev@hotmail.ru, Smirnov@nsaem.ru

В статье описывается отечественный опыт формирования и исследования городских агломераций. На примере агломераций сибирских городов обосновывается необходимость создания и управления такими объектами, как городская агломерация. Вводится понятие урбанизированного кластера на примере Южно-Сибирского региона.

*Ключевые слова:* городская агломерация, урбанизированный кластер, территориальное планирование, оптимизация экономической структуры, границы субъектов.

Наш собственный опыт и опыт наших коллег по разработке концепций и стратегий развития городов и регионов показывает, что период критики административного деления территории и привычных схем территориального планирования заканчивается и пора переходить к проектным концептуальным разработкам городского и регионального развития, основанным на учете реальных процессов внутринациональной региональной интеграции и складывающихся экономических связей между субъектами хозяйственной деятельности.

#### **Агломерации – локомотивы развития**

Практически все узловые элементы инновационной экономики сосредоточены в урбанизированной среде; здесь же сконцентрированы точки капитализации и управленческие институты. В целом современная экономика пространственно размещена в городах. Все остальные территории есть не более чем

обеспечивающие и вспомогательные ресурсы. Рост мегаполисов и отдельных городов-миллионников, что является естественным для состояния постиндустриальной экономики, по-прежнему воспринимается как негативное явление, указывает один из экспертов М. Перов [2].

Вместе с тем, как указывает М. Перов, оптимизация управления развитием городов возможна на основе взаимосвязанной системы документов стратегического планирования субъектного и муниципального уровней. В основе такой системы – региональные стратегии социально-экономического развития с горизонтом планирования 15–20 лет. Эти документы стратегического планирования уровня субъекта РФ и его частей, городских агломераций выполняют рамочную функцию по отношению к аналогичным документам муниципального уровня – городским стратегиям и генеральным планам.

Потребность России в развитии агломераций становится все более актуальной. Крупные города усиливают свою роль локомотивов социально-экономического развития. В агломерациях растет значение городов как баз регионального развития и узлов межрегионального взаимодействия. Напомним, что около 70% наукоградов, обладающих уникальным интеллектуальным потенциалом, составляют в стране спутники центров-лидеров. В агломерациях наукограды находят наилучшие условия для успешной деятельности. Новосибирск – яркий пример такого рода. Здесь вокруг города-центра расположены три наукограда.

В условиях России с ее гигантскими пространствами и расстояниями агломерации особенно востребованы. Благодаря им осуществляется эффективное экономическое сжатие территории. В них концентрируются важнейшие объекты промышленности, науки, образования, культуры, рекреации. Благодаря близкому взаимному расположению этих взаимодействующих объектов в агломерациях повышается доля ближних связей, замыкающихся в территориально небольших агломерационных ареалах, что дает значительный социальный и экономический эффект.

Агломерации гарантированно будут полицентричными территориальными образованиями. А это означает, что взаимодействия будут многообразными, проникающими в технологическую, кадровую и социальную сферы.

### **Для чего нужна Новосибирская агломерация?**

В ответе на этот вопрос остановимся на четырех основных причинах.

Причина первая – необходимость стратегического самоопределения. В Стратегии развития Новосибирской области поставлена амбициозная задача становления Новосибирска как крупнейшего за Уралом инновационного центра. Подобная задача не может быть решена без соотнесения и сочетания стратегий развития самого Новосибирска как крупнейшего в стране муниципалитета и таких поселений, как наукоград Кольцово, наукоград Краснообск, промышленно-логистический парк (ПЛП) в районе аэропорта Толмачево, создание крупнейшего авиахаба и др. Подобные задачи не могут быть решены силами и в пределах отдельно взятого города, даже такого крупного, как Новосибирск. Граница городской территории при такой постановке оказывается ненужным сдерживающим фактором.

Причина вторая, вытекающая из первой, – управляемость и связность территории. Новосибирск, который и без того в советскую эпоху разросся и стал

крупнейшим городом страны, после Москвы и Санкт-Петербурга, на самом деле исторически виделся как город нескольких поселений, находящихся рядом, с несколькими промышленными зонами. Но административно он стал муниципалитетом с большой территорией, внутри которой есть свои пустоты, разрывы между заселенными территориями.

С течением времени город поглощал территории и трудовые ресурсы. В итоге он все более довлел над городами-спутниками, из которых большинство населения в настоящее время ездит на работу в город-центр каждый день. В агломерации создана ярко выраженная маятниковая миграция, как внутри агломерации, так и внутри самого города (между городскими районами). Сейчас муниципалитет Новосибирск является весьма искусственным образованием-монстром, с десятью искусственно нарезанным административными районами, каждый из которых весьма отличается по степени и качеству развития, в силу чего сложился явно выраженный территориальный дисбаланс [1].

Отметим лишь два характерных штриха. Советский район Новосибирска (часть которого – Академгородок) расположен по обе стороны плотины Обской ГЭС только на том основании, что при создании Академгородка партийная организация новосибирских ученых «не дотягивала» по своей численности до масштабов райкома КПСС, а потому к ним присовокупили и другие части территории. Другой пример – центр города искусственно разрезан на два административных района по противоположной причине – обнаружился переизбыток коммунистов в центре, в результате образовалось весьма искусственное разделение территории города прямо по центру – по дну сторону улицы Советская в центре города лежит один район, по другую сторону – другой район.

На повестку дня давно встал вопрос об управляемости единой территорией, о создании ее связности, о превращении Новосибирской агломерации в управляемую территорию и ее переоформление в зависимости от реальных процессов развития бизнес-активности на ее территории.

Можно назвать целый ряд проблем, которые не могут быть решены в пределах отдельно взятых муниципальных образований и районов:

- развитие улично-дорожной сети, уплотнение сети, строительство дорог;
- развитие муниципального и межмуниципального транспорта;
- вывоз и утилизация ТБО;
- создание сбалансированной системы рабочих мест через развитие сбалансированной среды бизнес-активности, формирование в городах-спутниках и окраинных районах города-центра новых центров предпринимательской активности.

Последнее вполне реально, поскольку Новосибирск всегда был неклассическим соцгородом с явно выраженным полицентризмом развития. Как и многие другие сибирские города, он складывался из разбросанной на полутысяче квадратных километров совокупности поселков при промышленных предприятиях.

Наконец, назовем еще одну причину. Это проблемы, связанные с реализацией амбициозных инфраструктурных проектов развития, для которых необходимы объединенные ресурсы всей агломерации, согласование интересов всех ключевых игроков, всех муниципальных образований агломерации, постоянное и быстрое принятие эффективных решений. Это – и создание промышленно-логистических

парков за пределами нынешней городской черты, и развитие единой сети коттеджных поселков (их вокруг города более 40), и вынос части промышленных производств за ее пределы, и многое другое.

Решению многочисленных проблем мешают различия в статусах земель Новосибирска и Новосибирского сельского района. Эту проблему можно было бы временно решить простым включением Новосибирского сельского района в состав областного центра. Но очевидно, что это мера временная: спустя несколько лет опять придется решать задачу создания агломерации.

Инициация таких стратегических проектов, как Концепция развития Новосибирской агломерации, есть важное свидетельство зрелости местного сообщества управленцев и экспертов, готовых к интеграции и сотрудничеству. Поэтому разработка такого крупного проекта есть способ появления в НСО творческого коллектива, способного работать над «региональными проектами национального значения» и далее обладающего государственной волей и знаниями такие проекты реализовывать.

Выдвижение агломерации в качестве самостоятельного объекта управления и средства пространственной реорганизации экономического потенциала области соответствует идеологии перехода к инновационной модели российской экономики.

Формирование агломерации в качестве самостоятельного объекта управления позволит получить ряд социальных и экономических эффектов:

- 1) совместное использование городами, входящими в урбанизированный кластер демографического, культурно-образовательного и промышленного потенциала агломерации;
- 2) упорядочение и оптимизация экономической структуры территории на базе долгосрочной специализации разных секторов агломерации;
- 3) формирование единого рынка труда и оптимизация размещения инфраструктурных объектов, учебных и научных учреждений;
- 4) определение единого коммуникационного каркаса территории.

### **Агломерации и реальный процесс территориального планирования**

Издавна считалось, что в России две беды – дураки и дороги. Но и то, и другое – только результат процесса, но не сам процесс. Что же касается наших попыток что-либо затеять, то в этом, несомненно, побеждает один процесс – начинать новое дело, не закончив старое. Как отмечал в своих «Очерках по истории русской культуры» П.Н. Миллюков, мы начали строить дороги, не закончив петровскую программу строительства каналов; начали строить железные дороги, не завершив екатерининскую программу строительства дорог; начали строить аэродромы, не закончив николаевскую программу железнодорожного строительства и т.д.

В продолжение этой традиции сейчас одновременно разрабатываются документы как стратегического характера (концепции, стратегии социально-экономического развития регионов и пр.), так и локального планирования – схемы территориального планирования (СТП) субъектов РФ и их частей, муниципальных районов. Не имея стратегии социально-экономического развития страны, мы пытаемся решать частные вопросы, прекрасно понимая, что частные решения могут противоречить общим.

В европейской практике планирования, определенной в соответствии с Европейской хартией пространственного развития 1985 г., документ территориального планирования проецируется на территорию стратегией социально-экономического развития. Иными словами, в мире принято первоначально решать стратегические задачи, и только затем – задачи территориального планирования.

Неявно предполагается, что чем отдаленнее перспектива, тем менее жестко определяется правовой статус разрабатываемого документа. Но явно это не продекларировано ни в Градостроительном кодексе, ни в каком другом правовом акте федерального уровня.

Статус документов территориального планирования не просто не одинаков, они не согласуются между собой, поскольку разрабатываются по разным методикам. По этой причине они могут разрабатываться параллельно.

При разработке СТП до сих пор применяется методический подход к анализу территории, используются градостроительные модели, характерные для плановой централизованной экономики.

До сих пор схемы территориального планирования субъектов Федерации и их отдельных частей отдаются на откуп специализированным институтам Москвы и Санкт-Петербурга, которые продолжают воспроизводить методологию централизованного планирования развития территорий. При этом, хотя и известно официально, нынешний правовой статус градостроительной документации (генпланов в первую очередь) не позволяет относить ее в полной мере к директивным актам, при обсуждениях, при публичных слушаниях это отождествление ее с традиционными советскими правилами все равно присутствует.

### **Выбор институциональной структуры агломерации**

Требования Градостроительного кодекса, ограничивающего объект анализа и планирования административными границами, также не способствуют выделению таких территориальных объектов, которые складываются в ходе реальных интегративных экономических связей между «точками роста», находящимися в соседних субъектах Федерации. Оставаясь в формальных границах субъекта Федерации или МО, мы не видим внешних потенциальных участников межрегиональной интеграции.

Таким образом, задача согласования стратегического планирования и территориального планирования должна рассматриваться в рамках единого междисциплинарного «пространственного подхода».

Мировая практика институциональных форм агломерации накопила разнообразный опыт в этом направлении. Универсальных схем и моделей нет.

Например, Большой Стокгольм представляет собой графство, в которое входят представители 22 муниципалитетов. Отличием Большого Стокгольма от остальных графств является необходимость решения вопросов, характерных для городских агломераций. К таким вопросам относятся, в частности, планирование землепользования, стратегическое планирование развития региона. В других графствах это прежде всего сфера деятельности муниципалитетов нижнего уровня. Совет Большого Стокгольма состоит из 149 человек, в его компетенцию входят вопросы регионального планирования, здравоохранения, транспорта, социальной политики. Все остальные функции закреплены за муниципалитетами.

Большой Торонто с населением в 2,6 млн человек, наоборот, является результатом слияния и ликвидации отдельных муниципалитетов и представляет собой единый муниципалитет, который управляется Советом, в состав которого изначально входило 57 членов, но потом их количество было снижено до 44. Члены Совета избираются по округам сроком на три года. Кроме того, прямым всеобщим голосованием избирается мэр города. При слиянии границы бывших муниципалитетов были полностью стерты с карты города, и в настоящий момент территория города делится на округа с примерно одинаковой численностью населения, по которым проводятся выборы в городской совет.

В России ситуация сложнее. Опыта формирования агломераций и организационного их оформления фактически нет. Старый советский опыт индустриализации и искусственного укрупнения городов-заводов, построенных по модели соцгорода, не годится. В Федеральном законе от 16.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» понятия агломерации нет. Но есть понятие межмуниципального управления, возможности межмуниципального взаимодействия (ФЗ 131, гл. 9).

Не годится и модель искусственного укрупнения муниципалитетов за счет приращения к ним пригородных поселений и городов-спутников. Об этом уже говорилось в связи с Новосибирской агломерацией. Данная стратегия конфликтна и не эффективна.

Хотя некоторые сторонники искусственного агломерирования полагают, что формирование агломераций не может рассматриваться как естественный процесс. Он должен направляться и ускоряться искусственно, со стороны властных структур. Эта позиция четко выражена, например, применительно к Иркутской агломерации, которая рассматривалась администрацией Иркутской области без учета естественных тенденций агломерирования. Эти же настроения доминируют и при проектировании Красноярской агломерации.

Подобное понимание сути агломерации неизбежно приводит к идее организационного объединения территорий, разных муниципальных образований, что не вписывается в существующее федеральное законодательство по муниципальным вопросам. В этой ситуации применительно к той же Иркутской агломерации возникает идея создания административного округа, куда будут входить все муниципальные образования, включенные в состав агломерации.

В современной ситуации более адекватной моделью управления агломерацией является построение системы договоренностей, согласований и совместных проектов между различными поселениями, муниципальными образованиями и районами при главной координирующей роли региональной власти и власти городского центра. Примеры подобных моделей есть в Твери и Челябинске, хотя наибольшее применение они нашли за рубежом.

Подобная модель нам видится как наиболее адекватная и применительно к формированию Новосибирской агломерации.

Учитывая междисциплинарный и межведомственный характер концепции, дефицит ресурсов, финансовых и человеческих, необходимость более точечного и целенаправленного характера работ, считаем целесообразным первоначально создать фонд «Новосибирская агломерация – 2025» как АНО при администрации НСО, который будет координировать комплекс работ по управлению всеми разработками.

Фонд сформирует при себе совет экспертов и организует проведение не только необходимых исследований, разработок, но и необходимых межотраслевых межведомственных проектных семинаров и оргдеятельностных игр, важных с точки зрения консолидации экспертного сообщества и использования проектно-программного подхода при разработке концепции.

Кроме того, Фонд организует серию экспертных дискуссий, на которых обсуждаются возможные сценарии организационного оформления Новосибирской агломерации.

Возможно, придется сочетать два сценария развития агломерации. Первый (сценарий Стокгольма) – реорганизация Новосибирска как муниципалитета в Большой Новосибирск, т.е. в союз муниципалитетов (межмуниципальное образование), с единым Советом глав муниципалитетов. Каждый муниципалитет имеет собственный достаточный ресурс развития и выдвигает в Большой совет своих представителей.

Второй сценарий (по типу Торонто) состоит в создании внутри Новосибирска новых городских округов и перекартировании его территории в одном муниципалитете, с границами, отличающимися от границ существующих 10 административных районов. К примеру, создание Центрального, Северного, Южного, Западного и Восточного городских округов.

Какой путь будет избран, зависит, в конце концов, от волеизъявления населения в тех формах, какие предусмотрены законодательством о местном самоуправлении. Но в другом аспекте проблемы городских агломераций градостроители не могут ориентироваться на такое волеизъявление, решения в отношении его должны приниматься на профессиональной, экспертной основе.

### **Городская агломерация**

#### **в среде комплексного урбанизированного кластера**

В ранее опубликованной работе мы констатировали, что существующее искусственное деление территорий на административные единицы и политика глав субъектов РФ и городов, построенная на конкуренции за ресурсы, становятся реальным тормозом развития [1]. Мы предложили рассмотреть вопрос о переоформлении привычной карты городской территории на основе не административного деления, а иных критериев (степень капитализации и привлекательности территории), в силу чего на карте «вырезаются» иные образования: на карте города новые единицы развития, городские зоны, а на карте региона – урбанизированные кластеры и экономические зоны, которые формируются по принципу не административной принадлежности, а уже складывающихся экономических связей между разными субъектами хозяйственной деятельности.

Нынешние территориальные дисбалансы между различными регионами страны настолько кричащи, что они становятся серьезными рисками и провоцируют территориальное размежевание и распад территории. В «Концепции совершенствования региональной политики в Российской Федерации», предложенной Минрегионом, констатируется, что «по объему валового регионального продукта на душу населения минимальное и максимальное значение в субъектах Российской Федерации различалось в 2004 г. – в 73 раза, в 2006 г. – в 117 раз, по уровню безработицы в 2004 г. – в 48 раз, в 2006 г. – в 78 раз. Степень дифференциации инвестиций в основной капитал на душу населения в субъектах Россий-

ской Федерации составляла в 2004 г. 184 раза, а в 2006 г. – 235 раз. В сравнении с европейскими странами Россия превосходит их показатели по уровню различий социально-экономического состояния субъектов Российской Федерации примерно на порядок и находится в одном ряду с такими государствами, как Индия и Китай». Отметим попутно, что в такой ситуации ориентироваться разумно не на опыт США и Западной Европы, а на разработки индийских и китайских градостроителей.

Опыт разработки стратегий субъектов РФ и городов показывает также, что самое слабое место в этих концепциях и стратегиях – межрегиональные связи, отсутствие видения более целостных межрегиональных образований. Отдельно взятая область разрабатывает свою стратегию развития и не хочет видеть, что творится у соседа под боком. В результате нет целостного видения макро-регионального развития и развития страны в целом. Регионы рассматриваются как части уже расчлененной страны.

В качестве выхода мы видим настоятельную потребность разрабатывать стратегии развития урбанизированных кластеров и экономических зон, которые формируются на уже сложившихся и реальных экономических, образовательных, культурных связях, на совместных социально-экономических проектах, не совпадающих по своим границам с административным делением.

В федеральных структурах власти предполагается следующая политика регионального развития и территориального планирования.

В упомянутой выше «Концепции» в принципе верно указывается на то, что «для реализации экономического потенциала Сибири необходимо транспортное и энергетическое обеспечение комплексного развития всех крупных городов и агломераций (Красноярск, Иркутск, Новосибирск, Омск, Томск, Кемерово, Новокузнецк, Барнаул) как опорного каркаса расселения в «коридоре» от Поволжья до Дальнего Востока с учетом укрепления международного железнодорожного транспортного коридора между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой, обустройства пограничных переходов на границе с Китаем, Монголией и Казахстаном».

В то же время в Концепции названы лишь две агломерации – Иркутская и Красноярская. Как будто в природе нет крупнейшего города Новосибирска и нет Кузбасса с его наиболее высокой плотностью населения в Сибири. Новосибирская агломерация имеет население почти 2 млн, Иркутская – 1 млн. Понятно, что здесь довлеет административно-феодалный принцип – влияние губернаторов данных территорий на федеральную власть, их близость к точкам принятия решений.

Реальная география и экономика свидетельствуют о том, что реальные агломерации естественным образом складываются в иных местах, а не в головах чиновников. Реальные связи будут формироваться между областями и краями, между городами вокруг конкретных промышленных и логистических проектов, что и происходит.

Также вызывает недоумение, что на картах Концепции в приложениях зоны с пометкой «новая экономика» пролегают в районе, например, Томской области, а Новосибирская область помечена как территория с зоной «обрабатывающей промышленности».



### Растущая агломерация

Существующее и ставшее привычным деление территории страны на города и регионы и выстраиваемые в соответствии с ними схемы управления ими становятся не адекватными и не эффективными. На карте страны надо «вырезать» иные субъекты развития, крепящиеся реальными экономическими связями конкретных проектов.

В то же время новых субъектов и институтов управления этими новыми единицами развития фактически нет. Несмотря на то, что в связи с появлением, например, в Томской области, ТВЗ и иных зон в стране создано Агентство по управлению ОЭЗ, практика показывает, что управлять этими зонами надо снизу, при реальной координации и интеграции усилий конкретных участников реальных проектов, а не из Москвы. Для формирования конкретных кластеров и экономических зон нет необходимости создавать в Москве очередные агентства. Толку от этого все равно не будет.

Отдельные научные центры Сибири, даже Новосибирский научный центр, слишком слабы, чтобы выдержать конкуренцию на современном инновационном рынке. Нельзя рассчитывать на то, что Красноярск в одиночку поднимет Сибирский федеральный университет, Томск – ОЭЗ, а Новосибирск – Технопарк. Все три дела должны быть общими.

Этот опыт можно показать на примере складывания Южно-Сибирской экономической зоны.

Сегодня объективные процессы урбанизации проявляются на юге Западной Сибири таким образом, что на территории соседних субъектов Федерации – Новосибирской области, Алтайского края и Кемеровской области – естественно складывается современный урбанизированный кластер. Его структурообразующий каркас образуют федеральные и международные транспортные коридоры: «Транссиб» и трасса «Байкал», а также межрегиональные коридоры: Новосибирск – Бийск – Ташанта «Чуйский тракт», автомагистраль «Кузбасс – Алтайский край».

В плане расселения наибольшая плотность городов представлена на территории Кемеровской области (20 населенных пунктов в статусе городов), которая составляет восточную часть кластера. Западная граница кластера совпадает с границей Новосибирской агломерации – крупнейшей в Сибири, а южная оконечность кластера включает Бийский район, до границы с Республикой Алтай.

Главными центрами кластера являются крупнейшие и крупные города: Новосибирск, Новокузнецк, Кемерово и Барнаул. Эти города как административные центры концентрируют главный культурный и человеческий потенциал урбанизированного кластера.

Вместе с тем инновационная активность наблюдается не только в крупных центрах, но и в малых городах и поселках, в которых появляются новые производства, играющие важную роль для интеграции регионов через механизм складывания технологических цепочек.

Распределение инновационной активности на территории Южно-Сибирского урбанизированного кластера и формирование технологических промышленных кластеров показаны на картах.

Выявленные в результате анализа точки новой инвестиционной активности позволяют объединить их в единый контур, образуемый технологическими связями и выделить несколько «площадок» (рис. 1).

В рамках урбанизированного кластера предлагается выделить пять таких промышленных площадок.

1. «Славгородская». Она включает города Славгород и Яровое (Алтайский край).
2. «Линевская». Включает п.г.т. Линево и резервные точки (Дорогино, Евсино, Посевная, Ложок, Бердск, Новосибирский Академгородок, наукоград Кольцово), расположенные в транспортном коридоре «Новосибирск – Бийск».
3. «Белово-Гурьевская» площадка (Кемеровская область) с резервными Ленинск-Кузнецком и Тогучином (Новосибирская область).
4. «Бийская» – идентифицируется как наукоград Бийск.
5. «Барнаульско-Заринская» – с перспективными точками Белоярск, Новоалтайск, Троицк, Заринск.

По данным площадкам возможны следующие направления специализации:

- «Славгородская» площадка традиционно специализировалась на производстве продукции основной химии. По этой причине она способна поддерживать частично фармацевтический отраслевой сектор, частично сектор композиционных материалов (рис. 2, 3);

- «Линевская» – концентрируется прежде всего вокруг уникального Листвянского месторождения каменного угля, представляющего собой практически чистый углерод. Листвянские угли – лучшее сырье для производства угле-



Рис. 1. Карта промышленных площадок и контур урбанизированного кластера

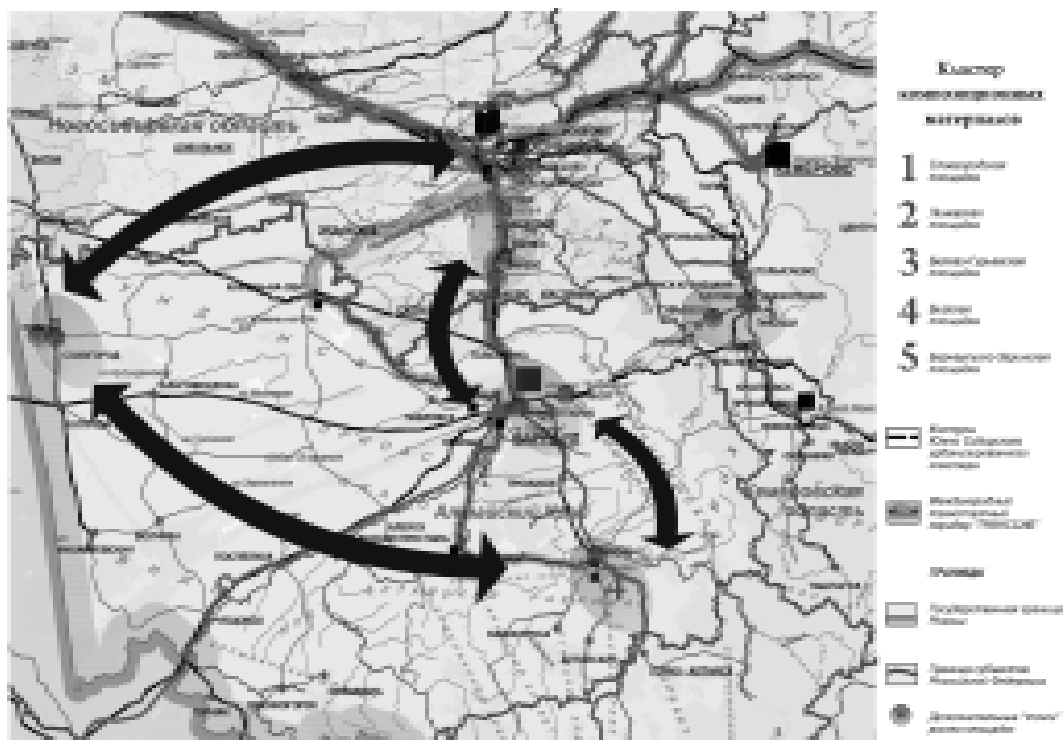


Рис. 2. Кластер композиционных материалов

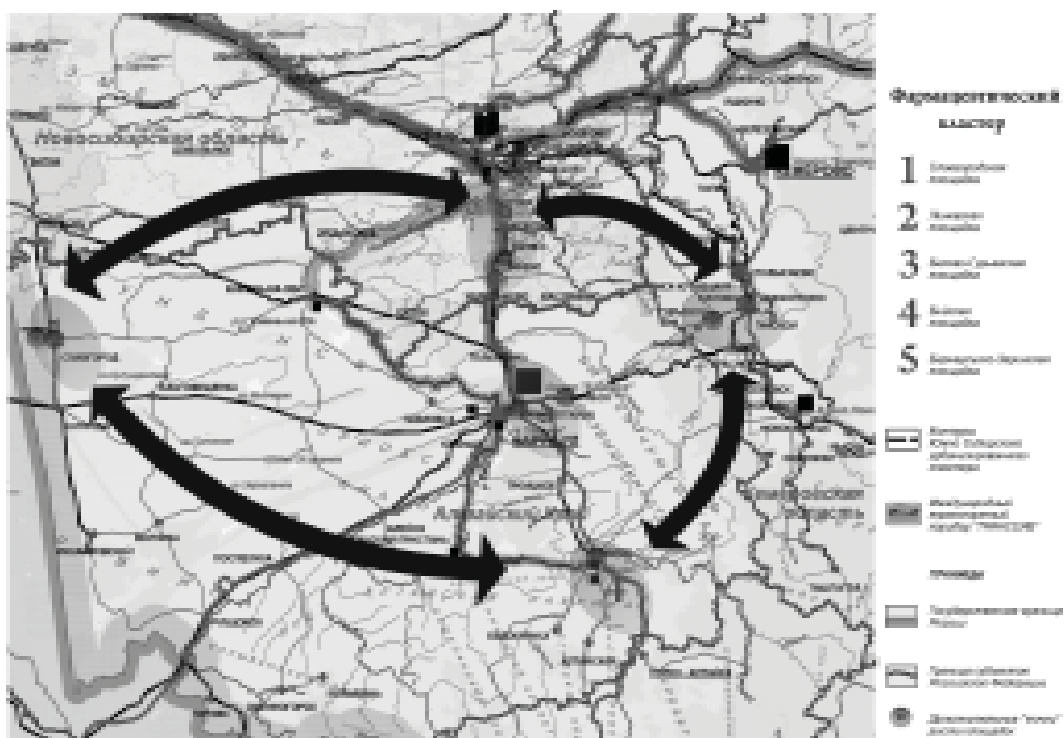


Рис. 3. Фармацевтический кластер

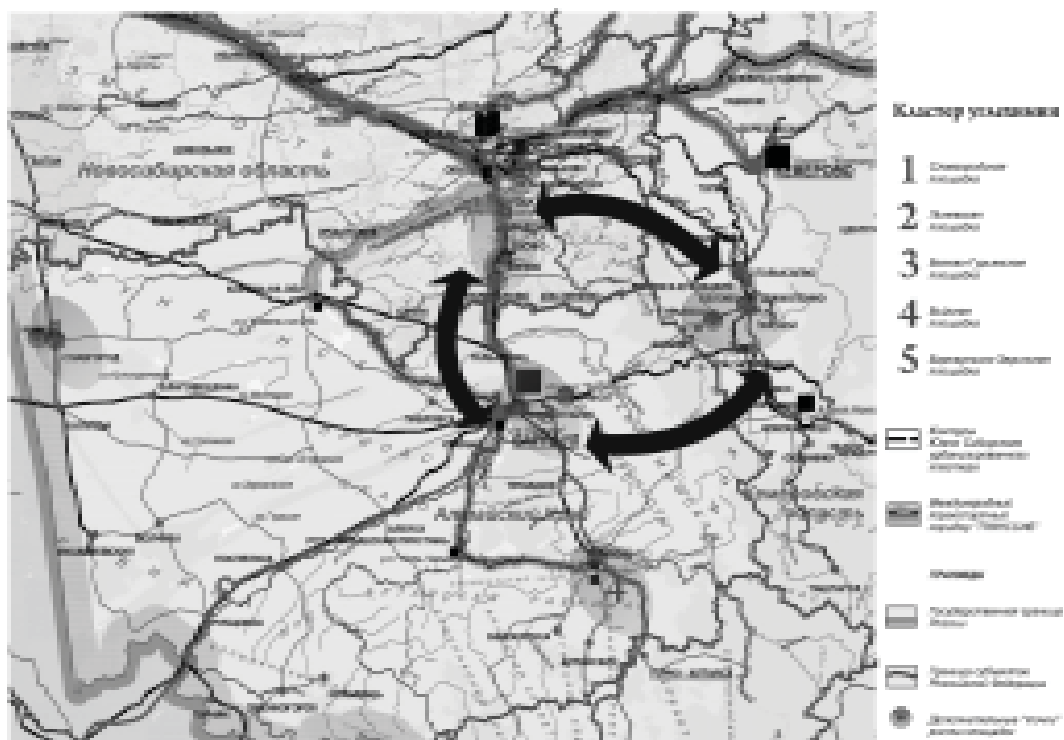


Рис. 4. Кластер углехимии

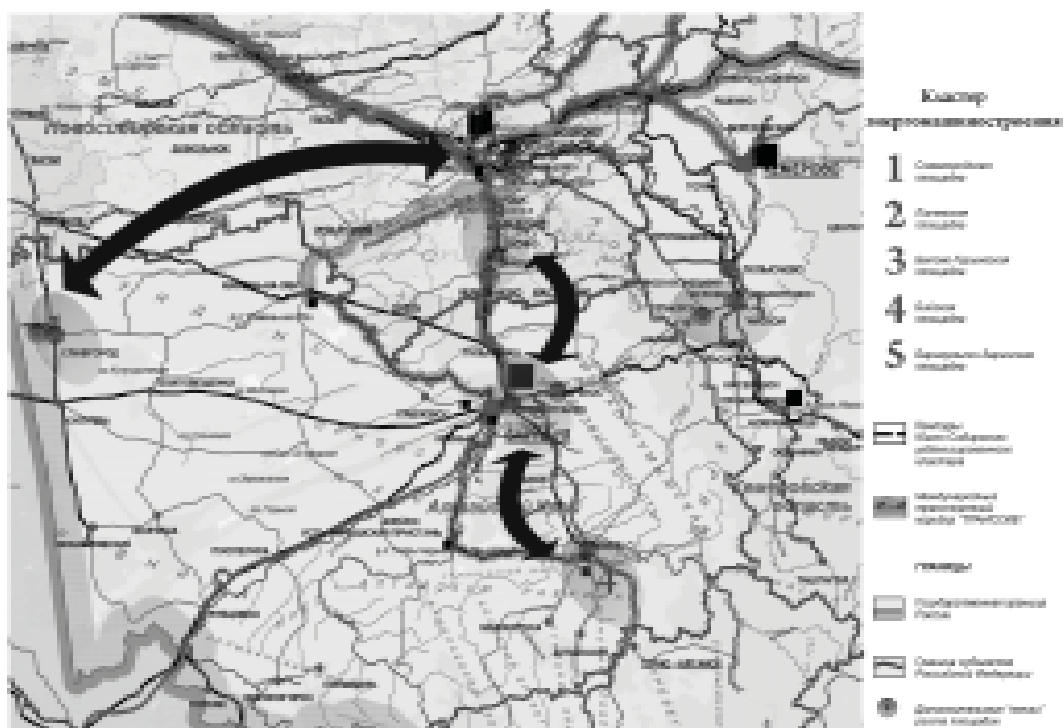


Рис. 5. Кластер энергомашиностроения

композитных материалов. В этой зоне освоено производство медикаментов-дженериков, пищевых добавок в корма, теплоизоляции (рис. 4);

- «Белово-Гурьевская» – по основной специализации ориентирована на углехимию и цветную металлургию;

- «Бийская» площадка, или наукоград Бийск, представлена двумя профильными отраслями: производством композитных материалов и фармацевтикой. Но кроме них в Бийске развито и энергомашиностроение, и легкая промышленность (рис. 5);

- «Барнаульско-Заринская» площадка представляет собой полосу населенных пунктов, расположенных в широтном направлении. Характерно, что само размещение коксохимического производства в Заринске, т.е. в Алтайском крае, а не в Кемеровской области, представляет собой попытку нарушения региональной границы, «протаскивания» через эту границу технологической цепочки. Мотивация такого нарушения границы была проста – нужно выравнять уровни промышленного развития соседних регионов, в данном случае – промышленно развитого Кузбасса и аграрного Алтая.

Таким образом, каждая площадка имеет свой набор отраслей, на которых она уже специализируется.

Сочетание расположения предприятий нескольких отраслей в каждом населенном пункте (или их группе – площадке) и естественной технологической связи предприятий, расположенных на разных площадках, является основой формирования комплексного кластера. Но построение программы комплексного кластера должно включать и механизм порождения концепции такого кластера.

Наряду с южным направлением роста Новосибирской агломерации в настоящее время просматривается и северное.

Считается, что Бакcharское месторождение является крупнейшим железорудным месторождением мира, оно расположено на территории Томской области. Но это мнение устоялось только по той причине, что не проводилась геолого-разведка в Кольванском и Убинском районах Новосибирской области на границе с Томской областью.

Первые пробы железной руды Бакcharского месторождения были получены еще в 60-е годы XX столетия. Именно тогда была проведена опытная плавка стали из бакcharского концентрата. Слиток был получен высоколегированный, поскольку в составе руды есть марганец и ванадий, естественные легирующие добавки.

Бакcharское месторождение занимает площадь 16 тыс. км. Железорудные образования находятся в трех горизонтах на глубинах от 190 до 220 м. Руды аналогичны рудам лотарингского типа и содержат до 57% железа, а также примеси фосфора, ванадия, палладия, золота (в промышленных концентрациях) и платины. Содержание железа в обогащенной руде составляет 95–97%. Запасы – 28,7 млрд т.

В 2005 г. лицензию на право геологической разведки, изучения и промышленной разработки Польшинского участка на аукционе приобрела «ТомГДК-руда», которая контролируется корпорацией «Метрополь». На участке площадью 35 кв. км находится 3 млрд т руды (10,4% запасов) с содержанием железа 36–38%. Глубина залегания 180–200 м, средняя толщина пласта 36 м.

С 2008 г. реализацией проекта занимается новое предприятие – ООО «Бакcharская сталь», также находящееся под контролем «Метрополя». Сотрудничество

с «Метрополем», по-видимому, этим участком и закончится, поскольку соседний участок (также около 10% месторождения) отдан компании, подконтрольной английской нефтедобывающей компании Imperial Energy.

Отсутствие очереди инвесторов вполне объяснимо. Для освоения Бакчарского месторождения нужно не только отработать технологию, которая вряд ли будет доменной. Одно из крупнейших капиталовложений на территории Томской области – автодорога Томск – Киреевск – Бакчар протяженностью около 230 км. Для нее потребуются построить, в частности, два крупных моста – через Томь и через Обь, что делает проект маловероятным, особенно в современных обострившихся макроэкономических условиях.

В то же время по Кольванскому району НСО мимо бывшего райцентра Пихтовка на территорию Бакчарского района Томской области до села Рямное заходит узкоколейная железная дорога, построенная в советское время для лесозаготовок. До Бакчарского месторождения от конечной точки узкоколейки примерно 20–30 км.

Дело совсем не в стратегиях, автаркия присутствует во всех сферах деятельности региональных органов управления. Бакчарский сюжет – только частный пример этого стиля. В советские времена еще было представимо, что узкоколейку строят из одной области в другую, а лес из нее вывозится без контроля со стороны органа власти, где идут лесозаготовки. Но в нынешние времена такого рода сотрудничество натолкнется на существенные препятствия.

И тем не менее, отчего бы не помечтать? Новые геологоразведочные работы открыли на севере Убинского и Кольванского районов продолжение Бакчарского железорудного месторождения на территорию НСО и увеличивают оценку ресурсов до 50 млрд т. Это делает месторождение уникальной и основной сырьевой базой для развития черной металлургии Сибири. В районе между Пихтовкой (Новосибирская область) и Вороново (Томская область) выбирается площадка для строительства современного металлургического комбината. Через нее проходит железная дорога, ведущая на Бакчар. При этом никто не замечает границы между двумя субъектами РФ.

Как и южное направление Новосибирской агломерации, северное направление (на Бакчар) нарушает границы субъектов РФ. Но если южное направление вряд ли встретит противодействие вовлекаемых в это развитие трех субъектов РФ, то в отношении северного направления вполне можно ожидать возражения. Исходить они будут, естественно, от Томской области, на территории которой располагается, в основном, крупнейшее в мире железорудное месторождение.

В данном случае интересы отдельного субъекта РФ, вполне очевидно, должны быть принесены в жертву интересам Федерации. Но федеративное устройство нашего государства предполагает, что эта жертва не может быть безвозмездной.

### **Механизм порождения комплексных урбанизированных кластеров**

Поскольку комплексные урбанизированные кластеры нарушают границы субъектов РФ, создание их должно начинаться с отраслевого ракурса решаемой проблемы. Рассмотрим сначала, какую проблему решает само нарушение границ субъектов Федерации. Очевидно, что сама проблема выравнивания уровней экономического развития, о которой упоминалось выше в связи с Заринском, никуда не ушла, она попросту слегка модифицировалась.

Проблема внутрироссийских трансграничных производств, которые бы объединяли разрозненные сейчас очаги социально-экономического развития, тесно связана с комплексным развитием России, связанным с преодолением экономической раздробленности страны, созданием системы хозяйственных связей.

Но передел территории, будь то предложения новых макрорегионов наряду с федеральными округами или городских округов вместо административных районов, не обеспечивает полного решения этой проблемы. Он лишь отодвигает ее решение, поскольку вместо старых границ появляются новые с теми же не устраненными проблемами.

По этой причине процесс создания комплексных урбанизированных кластеров целесообразно начинать с поотраслевого анализа перспектив развития экономики. Процедурно это могут быть региональные экспертные совещания, семинары и конференции. Когда таких собраний проведено несколько, обсужденные на них отраслевые проблемы рассматриваются в территориальном аспекте.

На отраслевых проработках формируются так называемые отраслевые кластеры, которые затем рассматриваются в контексте комплексного развития отдельных населенных пунктов или их групп. Возможно, такой подход будет полезен и при разработке концепций самих городских агломераций.

#### Литература

1. *Воронов Ю.П., Заусаев С.А., Смирнов С.А.* Пространственное развитие большого города (на примере Новосибирска) // Человек.RU: Гуманитарный альманах. – Новосибирск: НГУЭУ, 2005.
2. *Перов М.* Задачи градостроительного проектирования // Градостроительство. – 2008. – № 0. – С. 15–18.