

## Урбанизация и развитие городских агломераций Сибири и Северного Китая: в контексте Нового Шелкового пути\*

**Н.В. ВОРОБЬЕВ**, кандидат географических наук. E-mail: vorobyev@irigs.irk.ru,

**Н.В. ЕМЕЛЬЯНОВА**, кандидат географических наук.

E-mail: personata@rambler.ru,

**П.В. РЫКОВ**, кандидат географических наук, Институт географии

им. В. Б. Сочавы СО РАН, Иркутск. E-mail: levap77@inbox.ru

Проведен комплексный анализ современных условий развития городов и городских агломераций России и Китая в зоне потенциального влияния Нового Шелкового пути. Обобщен опыт полевого географического изучения в сентябре 2015 г. городского расселения и формирования городских агломераций на российском и китайском пространстве. Дана сравнительная характеристика динамики городских поселений и агломераций модельных территорий Сибири и Северного Китая на фоне общих урбанистических изменений в обеих странах. Процесс агломерирования охватывает главные направления расселенческих изменений, концентрируя в агломерациях население, массовое производство и почти все ключевые элементы инновационной экономики.

*Ключевые слова:* урбанизация, городские агломерации,  
Новый Шелковый путь, Северный Китай, Сибирь

### **Новый Шелковый путь: спектр возможностей для городов**

В сентябре 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин представил мировому сообществу проект создания экономической зоны «Новый Шелковый путь», получив поддержку руководителей ряда стран евразийского пространства. Основанный на принципе взаимовыгодного сотрудничества и имеющий долгосрочную стратегическую перспективу, проект представлен как реальная альтернатива существующей практике морских грузоперевозок (до 99% от общего объема транспортных потоков) между Западной Европой и Восточной Азией.

---

\* Исследование выполнено при финансовой поддержке проекта 15–56–53037 РФФИ-ГФЕН\_а «Экономико-географический анализ развития городских агломераций России и Китая в условиях формирования Нового Шелкового пути».

Несмотря на снижение за последние два года торгового оборота между Россией и Китаем (отрицательное сальдо торгового баланса за январь-сентябрь 2015 г. составило 388,34 млн долл., что на 95,1% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2014 г.) [1], Россия остается важным геостратегическим партнером Китая в создании Нового Шелкового пути. Мощным толчком в этом направлении должно послужить формирование экономического коридора Китай – Монголия – Россия путем сопряжения китайской инициативы Нового Шелкового пути «Один пояс, один путь», монгольской идеи «Степного пути» и продвигаемого Россией проекта «Транс-Евразийский пояс развития» (ТЕПР).

В рамках программы создания экономического коридора определен ряд направлений трехстороннего сотрудничества [2]: обустройство пограничных пунктов пропуска; развитие транспортной инфраструктуры и комплексной взаимосвязанности; улучшение условий торговли и перевозок; совершенствование таможенного контроля; финансовая и инвестиционная сферы; энергетика; сельское хозяйство; туризм; гуманитарные обмены; экология и охрана окружающей среды.

У каждой из стран появляется возможность расставить приоритеты и определить целесообразность своего участия в проекте: для Монголии важен торговый трафик между двумя крупнейшими мировыми рынками – Китаем и Россией, которые являются ее основными партнерами. Следует отметить, что с 2003 г. по 2014 г. внешнеторговый баланс Монголии только в 2006 г. имел положительное сальдо: экспорт превышал импорт на 107 млн долл. В остальные годы этот показатель был отрицательным, демонстрируя тенденцию к усилению падения. Соединение двух столь масштабных экономик на своей территории посредством транспортно-экономического коридора означает не только получение наибольшей прибыли от торговли между этими государствами, но и выход на более отдаленные рынки евроазиатского пространства.

Для КНР создание торгово-логистического коридора по территории своих северных соседей в сложившихся геополитических условиях выглядит наиболее предпочтительным вариантом Нового Шелкового пути. Во-первых, его основной маршрут – Северная ветвь Трансазиатской железной дороги,

на сегодняшний день уступает российскому Транссибу по технико-эксплуатационным характеристикам, хотя общая протяженность «от моря до моря» примерно на 1000 км меньше: расстояние по Транссибу от Владивостока до Роттердама составляет 11,8 тыс. км, а по Трансазиатской железной дороге от Ляньюньгана до Роттердама – 10,8 тыс. км. [3] Данный маршрут более перспективен для транзитных грузов не только из Кореи и Японии, но и из Северо-Восточной части Китая (например, с направлений Тяньцзинь – Пекин – Улан-Батор – Улан-Удэ и Далянь – Харбин – Забайкальск – Чита). Во-вторых, расширение торгово-экономического сотрудничества КНР и Монголии посредством транзитного коридора открывает огромные перспективы Поднебесной для доступа и освоения богатейших запасов минерального сырья в Азии – меди и молибдена в районе г. Эрдэнэта, а также плавикового шпата, используемого в металлургии и химической промышленности.

Для России строительство экономического коридора – реальный шанс получить ряд преференций путем привлечения инвестиций, послабления налогового и таможенного режима, что в дальнейшем поможет снизить издержки не только при участии в проекте экономического коридора, но и при создании собственного проекта – Транс-Евразийского пояса развития, как особого способа организации евразийского пространства (Евросоюз, Китай, Япония, Корея, Монголия). В этом проекте роль России не сводится исключительно к капитализации ее транзитного потенциала: будет формироваться новый очаг генерации общественного богатства на основе соразвития с участием всех цивилизационных центров, соседствующих с Россией. ТЕПР предполагает формирование на территории Сибири и Дальнего Востока важнейших составляющих нового техно-промышленного и социокультурного уклада. Принципиальный его элемент – интегральная инфраструктурная система (мультиинфраструктура) [4]. Она объединит транспорт, энергетику, телекоммуникации, транспортировку воды, нефти и газа, обеспечив создание новых отраслей промышленности и новых научно-технологических инженерных городов (технополисов) и урбанизированных территорий вдоль БАМа и Транссиба. Формулируется стратегия кооперирования с китайскими

железными дорогами для повышения конкурентоспособности системы «БАМ – Транссиб» [5].

Таким образом, предполагается косвенный эффект реализации данного мегапроекта за счет мощного мультипликативного общеэкономического и социального воздействия международных коридоров на прилегающие к ним обширные полосы расселения, что позволит соединить единой транспортной артерией наиболее значимые города и агломерации трех сопредельных государств: в Китае – г. Пекин и городской округ Хух-Хото (автономный район Внутренняя Монголия), г. Улан-Батор, Дархан и Сайншанд в Монголии, г. Улан-Удэ (Бурятия, Россия), г. Иркутск (Иркутская область, Россия) и др. Это позволит создать дополнительные условия и придать мощный импульс для развития этих городов и их систем расселения. Так, в пределах полосы влияния Транссиба располагаются наиболее освоенные, обжитые и заселенные районы Сибири, условия и возможности которых не отличаются от среднероссийских.

Сооружение дорожно-транспортной сферы транзитного коридора, включающей железнодорожный и автомобильный пути сообщения, воздушно-транспортное пространство, газо- и нефтепроводы, линии энергоснабжения и высокоскоростную информационную сеть, закрепит за южной частью Сибири, обладающей сравнительно комфортными природно-климатическими условиями, статус территории, приоритетной для мощного комплексного развития.

Несомненно, помимо очевидных плюсов данного сотрудничества, нельзя не отметить и ряд существующих факторов риска, во многом определяющих планирование и дальнейшую стратегию развития экономического коридора Китай – Монголия – Россия. В современных условиях трансформации геополитической структуры мира острая конкуренция и столкновение интересов в борьбе за «резервуары» мировых ресурсов принимают доминирующий характер в политике ведущих государств. В этих условиях каждая из стран, выходя на этап реализации и продвижения собственной стратегии экономического коридора, должна тщательно и всесторонне изучить инвестиционный климат принимающих государств, в особенности их политическую, правовую и законодательную среду, с тем чтобы избежать инвес-

тиционных рисков, уменьшить затраты и извлечь преимущества, которые составляют важную основу международной торгово-экономической интеграции.

### Урбанизация Северного Китая и Сибири

Урбанизационные процессы в Сибири и Северном Китае развивались не синхронно. Если для Сибири была свойственна ускоренная урбанизация в 1930–1950-х годах, приведшая к доминированию городского населения над сельским уже к 1959 г., то в Китае этот процесс носил догоняющий характер (рис. 1). В последние 25 лет рост городского населения в Сибири, как и во всей России, прекратился, а в Китае доля городского населения за этот же период удвоилась. Правда, существуют некоторые особенности статистического учета в российских и китайских городах. Так, китайские города включают в себя обширные урбанизированные и сельские территории (рис. 2). Собственно городская часть (метрополитенский ареал) официального города является меньшей по площади, но концентрирующей преобладающую часть населения. Поэтому китайские города фактически являются эквивалентом российских агломераций.

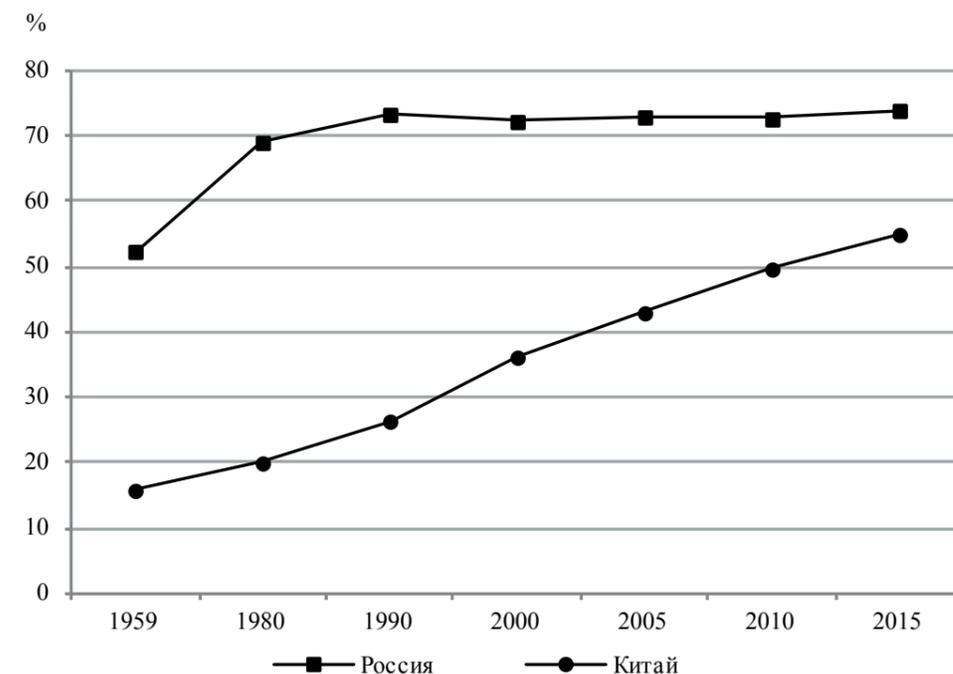
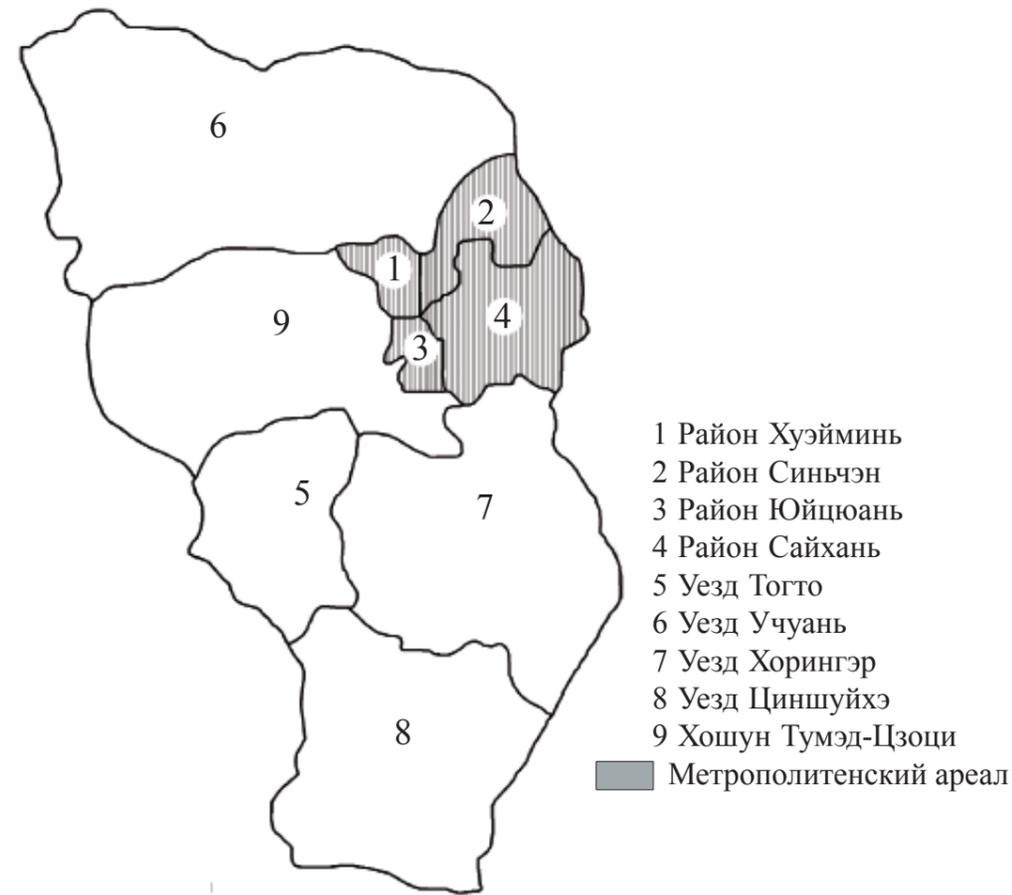


Рис. 1. Динамика доли городского населения в Китае и России в 1959–2015 гг., %



№	Территория	Численность населения, тыс. чел.	Площадь, км <sup>2</sup>	Плотность населения, чел./км <sup>2</sup>
Городской район				
1	Хуэйминь	395	194	2030
2	Синьчэн	567	661	859
3	Юйцюань	383	207	1892
4	Сайхань	635	1003	634
Сельский уезд				
5	Тогто	201	1408	143
6	Учуань	109	4682	23
7	Хорингэр	170	3448	49
8	Циншуйхэ	94	2859	33
9	Хошун Тумэд-Цзоци	313	2765	113
	Всего	2867	17227	170

Рис. 2. Составные части китайского крупного города (на примере Хух-Хото)

В сентябре-октябре 2015 г. российские и китайские географы посетили в ходе совместной экспедиции ряд городов Северного Китая и Сибири. Выбор маршрута экспедиции был обусловлен прохождением через них некоторых вариантов Нового Шелкового пути и согласован в интересах обеих сторон. Сиань и Ланчжоу расположены в основном транспортном коридоре этого пути и находились в ключевых узлах традиционного Великого Шелкового пути. Города Внутренней Монголии (Хух-Хото и Баотоу) находятся в экономическом коридоре Китай – Монголия – Россия (Пекин – Улан-Батор – Улан-Удэ). В Сибири только города-миллионеры (Новосибирск, Омск, Красноярск) сопоставимы с самыми малыми китайскими (Инчуань, Чжунвэй), а города Иркутской агломерации уступают по населенности даже Чжунвэйю (рис. 3).

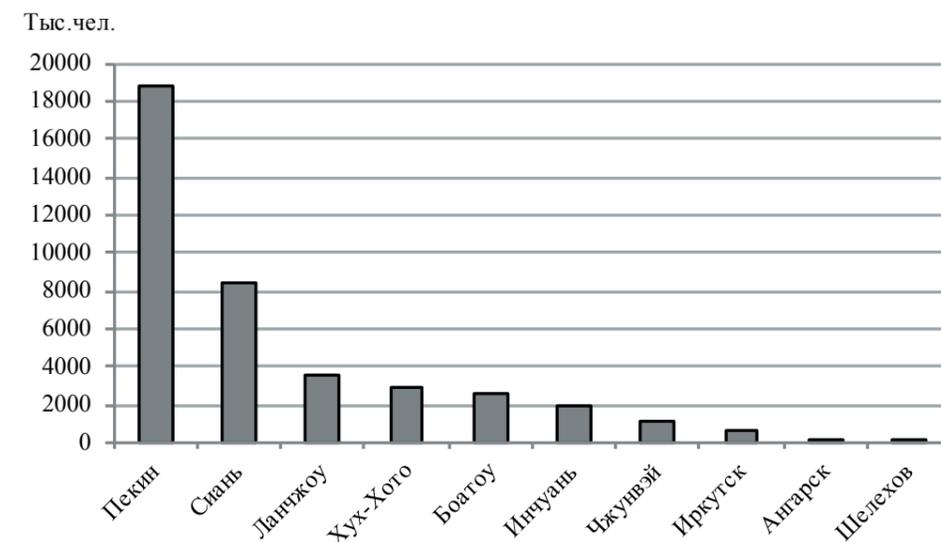


Рис. 3. Сравнение городов Сибири и Северного Китая, которые посетила российско-китайская экспедиция, по численности населения (по данным национальных переписей 2010 г.), тыс. чел.

### Городское расселение Сибири

Система расселения сибирского макрорегиона носит выраженный линейный характер. В ее структуре можно выделить основные широтные оси – Транссибирскую и Южносибирскую железнодорожные магистрали, а также меридиональные направления вдоль основных сибирских рек, усиленные поперечными железнодорожными линиями и автомобильными дорогами.

На пересечении транзитных магистралей и основных речных путей сформировались крупнейшие административные и промышленные центры Сибири – Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Барнаул, Новокузнецк. На равнинных территориях вдоль Транссиба и к югу от него создана развитая система сельского расселения. К северу от Транссиба и в горных районах юга Сибири расселение носит редкий, очаговый характер и приурочено, в основном, к зонам добычи и первичной переработки природных ресурсов.

Урбанизированность территорий Сибири значительно отличается от региона к региону (табл. 1). Сельское население превышает городское только в Республике Алтай (70,8% сельских жителей); значительна (свыше 40%) его доля в Республиках Тыва и Бурятия и Алтайском крае. В остальных регионах существенно преобладает городское население, проживающее в городах разных социально-экономических типов, имеются и крупные по сибирским меркам города. Исследования показали положительное влияние урбанизации и разнообразия городской системы на экономическое развитие территорий [6].

Таблица 1. Урбанизированность регионов Сибири

Тип региона	Доля городского населения, %	Регионы
Неурбанизированный	< 50	Республика Алтай
Слабоурбанизированный	50–65	Республики Тыва и Бурятия, Алтайский край, Тюменская область (без ЯНАО и ХМАО)
Урбанизированный	65–80	Иркутская, Новосибирская, Омская, Томская области, Красноярский и Забайкальский края, Республика Хакасия
Высокоурбанизированный	>80	ХМАО, ЯНАО, Кемеровская область

Региональные центры по их роли в своих регионах делятся на четыре группы: полное доминирование (Омск и Новосибирск); значение выше среднего (Томск, Улан-Удэ, Кызыл); ниже среднего (Красноярск, Абакан, Чита, Барнаул, Горно-Алтайск); низкое значение (Иркутск, Кемерово, Тюмень) [7]. При средней доле центров в численности населения регионов чуть выше

трети по остальным показателям их доля значительно больше. Так, в Омске показатели розничного товарооборота и выпуска продукции обрабатывающей промышленности составляют 90% от региональных. Если инвестиционная значимость центров достигает 80% в Омске и Новосибирске, то в Тюмени – менее 5%, а в Иркутске, Кемерово, Чите – менее 20%. Относительно низкая инвестиционная активность в главных городах региона, особенно по сравнению с потребительскими затратами, свидетельствует о том, что инвестиции идут главным образом в развитие и поддержание сырьевого сектора экономики и необходимой для него инфраструктуры. В крупнейших городах сокращается объем производственных функций и развивается сервисная экономика, где создаются новые рабочие места.

На сибирских просторах при разреженности «точек» с благоприятным экономико-географическим положением и дефиците демографических ресурсов должна была сложиться сеть крупных многофункциональных городов, соединенных мощными магистралями. Формирование агломераций очень важно для развития экономики и сказывается на ее пространственной структуре, превращая группы тяготеющих друг к другу поселений в единую систему, связанную интенсивными перемещениями людей.

Концентрация населения в агломерациях дает возможность использовать фактор численности населения как средство социально-культурного и торгового развития, так как увеличение числа жителей до миллиона и выше делает эти поселения привлекательными для прихода сюда крупных торговых сетевых структур. Целенаправленное формирование современных агломераций в Сибири с высоким качеством урбанистической среды позволит замедлить миграционный дрейф местных жителей в европейскую часть России и привлечь население из ближнего зарубежья. Именно сибирские агломерации-миллионеры могут быть реальными узлами социально-культурного и экономического каркаса, соединяющего европейскую и азиатскую части страны.

### Экономические характеристики крупных городских агломераций Сибири

Агломерации в Сибири характеризуются следующими особенностями (табл. 2).

Таблица 2. Городские агломерации Сибири

Агломерация	Численность населения, тыс. чел.		Доля в населении региона, %	Число городов
	2010	2015		
Новосибирская	2053	2161	78,6	4
Омская	1213	1241	62,7	1
Красноярская	1261	1332	46,5	4
Иркутская	1056	1103	45,7	4
Новокузнецкая	1150	1142	42,0	7
Барнаульская	792	825	34,6	3
Кемеровская	673	690	25,3	3
Тюменская	630	754	21,0	1
Томская	714	765	71,3	2
Абакано-Черногорская	288	300	56,0	2

**Омская агломерация** находится на пересечении важнейших коммуникаций – железнодорожных (Транссибирская железнодорожная магистраль), водных (река Иртыш), автомобильных, авиационных и др., связывающих европейский и азиатский субконтиненты, а также север Западной Сибири и Центральную Азию, что является основой для ее экономического, социального и культурного развития.

Экономика Омской агломерации характеризуется высоким уровнем диверсификации и сбалансированности. В ее структуре преобладает промышленное производство (более 40%), основу которого составляют предприятия нефтепереработки (более 70% отгруженной продукции), пищевой отрасли, электроэнергетики, химии, нефтехимии, машиностроения.

К сильным сторонам социально-экономического развития Омской агломерации относятся: статус города-миллионера, центра крупного субъекта Российской Федерации; выгодное географическое положение на пересечении транспортных коридоров, наличие водной артерии – реки Иртыш, приграничное положение с Республикой Казахстан; деятельность крупных промышленных предприятий; высокий научно-технический и образовательный потенциал; развитая спортивная инфраструктура, хорошая организация профессионального и массового спорта; богатое культурно-историческое наследие.

Вектор развития Омской агломерации и анализ региональных социально-экономических программ позволяют сделать вывод

о том, что перспективным направлением станет развитие агропищевого кластера. Этому способствуют историческая специализация Омской области в сельском хозяйстве, что обеспечивает базу для роста с точки зрения наличия кадровых ресурсов, институтов и компетенций, включая сферу семеноводства и селекции зерновых и масличных культур, а также ряда конкурентоспособных компаний-переработчиков и производителей сельскохозяйственной продукции, развития выпуска сельскохозяйственной техники.

Особенностью развития **Кемеровской области** является высокая степень урбанизации. Исследователи отмечают ее ярко выраженный двуцентричный характер: северная часть области тяготеет к административному центру региона – Кемерово, а южная – к крупнейшему городу области – Новокузнецку.

**Новокузнецкая агломерация** включает близко расположенные города Новокузнецка, Прокопьевска, Осинников, Калтана, Междуреченска, Киселевска, Мысков и многочисленных населённых пунктов центральной части Новокузнецкого и части Прокопьевского районов. Население агломерации насчитывает более 1,15 млн чел. На ее территории производится более 50% отгруженной продукции от всего объема Кемеровской области по основным видам экономической деятельности, а также размещается значительная часть крупнейших металлургических и угольных предприятий региона. Внутреннее развитие агломерации осуществляется вдоль основных транспортных магистралей: на юг – вдоль автомобильной трассы и железной дороги Новокузнецк – Таштагол, на восток – вдоль авто- и железной дороги Новокузнецк – Междуреченск, на север – по направлению Прокопьевск – Киселёвск.

**Новосибирская агломерация** развивается естественным образом. Население только одного города Новосибирска за последние пять лет увеличилось более чем на 10% и достигло 1550 тыс. жителей. Та же динамика наблюдается на большей части агломерационной территории.

По заказу Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Новосибирской области разработана схема территориального планирования Новосибирской агломерации (утверждена Постановлением правительства Новосибирской области от 28.04.2014 № 186-п). Основанием для разработки концепции Новосибирской агломерации является подписанное

12.06.2012 г. Соглашение о намерении создания Новосибирской агломерации между Новосибирской областью и отдельными муниципальными образованиями (г. Новосибирск, Бердск, Искитим, Обь, рабочий посёлок Кольцово, Искитимский, Колыванский, Коченевский, Мошковский, Новосибирский, Ордынский, Тогучинский районы). Территория Новосибирской агломерации составляет 36,9 тыс. км<sup>2</sup> (21% площади области), численность населения – 2161 тыс. человек.

Новосибирская городская агломерация является моноцентрической, т. е. город-центр подчиняет своему воздействию все остальные поселения, расположенные в его пригородной зоне. При этом пригороды официально являются самостоятельными административными единицами, они не включены в границы города-центра. Развитие Новосибирской агломерации проводится на принципах межмуниципального сотрудничества, способствующего повышению инвестиционной привлекательности территорий.

В настоящее время одним из основных направлений развития городской территории является уплотнение застройки в виде точечного строительства жилых, общественных и торговых зданий. К сожалению, оно вызвало ряд существенных проблем, связанных с неравномерностью развития социальной комфортности на территории Новосибирска, низкой пропускной способностью улично-дорожной сети.

**Томская агломерация**, согласно стратегии социально-экономического развития Томской области, – основной пространственный приоритет развития региона. В последние два десятилетия население Томска росло, в том числе за счет присоединения к нему ряда населенных пунктов Томского района (в 2005 г. – 13 населенных пунктов). В 2011 г. пространственные контуры агломерации обозначены в схеме территориального планирования Томской области. Агломерация позиционируется на федеральном уровне в качестве приоритетного инновационного территориального центра, что подтверждено распоряжениями Правительства Российской Федерации от 6 октября 2011 г. № 1756-р и от 14 января 2015 г. № 22-р «О концепции создания в Томской области инновационного территориального центра “ИНО Томск”».

Можно выделить следующие социально-экономические функции и специализацию территорий Томской агломерации:

город Томск – научный комплекс; высокотехнологичная промышленность (нефтехимия, фармацевтика, производство машин и оборудования, электронного и оптического оборудования, деревообработка, пищевая перерабатывающая промышленность, индустрия информационных технологий); торговля; государственное и корпоративное управление; индустрия развлечений и общественного питания и др. Северск – атомная промышленность; ядерный инновационный кластер; специализированное высшее образование и др. Томский район – сельское хозяйство, добыча и производство инертных материалов, рекреация, туризм, малоэтажное жилищное строительство, дачные участки.

Исторически сложилось так, что Томский транспортный узел играет второстепенную роль в структуре транспортного каркаса Сибири. Город находится в стороне от Транссибирской железнодорожной магистрали и федеральной автодороги «Сибирь», судоходство по р. Томь носит преимущественно внутрирегиональный характер.

**Красноярская агломерация** относится к моноцентрическому типу; единым ядром-центром является г. Красноярск, который по своему потенциалу значительно превосходит входящие в агломерацию муниципальные образования. Красноярская агломерация рассматривается в пределах границ следующих муниципальных образований: городские округа – Красноярск, Сосновоборск, Дивногорск; муниципальные районы – Березовский, Емельяновский, Манский, Сухобузимский. Между данными муниципальными образованиями 17 апреля 2008 г. был подписан меморандум «Об организации и осуществлении межмуниципального проекта “Комплексное развитие Красноярской агломерации на период до 2020 года”».

Разработкой Красноярской агломерации занимается Санкт-Петербургский институт «РосНИПИУрбанистика». В начале апреля 2014 г. представлена финальная версия проекта схемы территориального планирования Красноярской агломерации, которая вынесена на рассмотрение правительства края.

Возможности развития Красноярской агломерации связаны в большей степени с экономическими факторами. Высокоразвитый промышленный сектор центральной части региона, представленный практически всеми отраслями специализации, определяет значительные перспективы увеличения производственного

потенциала, развития высокотехнологичных отраслей, роста конкурентоспособности экономики агломерации. На втором месте – природно-экологические факторы: богатые природные ресурсы, удобное географическое расположение муниципальных образований, входящих в агломерацию, наличие транспортных магистралей, проходящих по ее территории.

**Барнаульская агломерация** сформировалась вокруг г. Барнаул, в неё входят городские округа Барнаул и Новоалтайск, а также Первомайский муниципальный район. Общая численность населения – 824,6 тыс. чел. Схема территориального планирования Барнаульской агломерации была разработана московским институтом «Гипрогор», утверждена весной 2011 г. и является первой в России, прошедшей в установленном порядке процедуру согласования в Минрегионразвития РФ. Позже для координации проектов агломерации была создана Ассоциация «Барнаульская агломерация интеграционного развития территорий». Города Барнаул и Новоалтайск, центры муниципальных образований Барнаульской агломерации, которые в перспективе будут узловыми элементами опорного каркаса территории, нуждаются в социальном и инженерном благоустройстве, в усовершенствовании дорог, связывающих с центрами агломерации, обеспечивающих выход на внешнюю сеть дорог, а также связь с населенными пунктами. В схеме территориального планирования Барнаульской агломерации предлагается в максимальной степени использовать существующую территорию городов Барнаул и Новоалтайск за счет свободных территорий, уплотнения и модернизации усадебной застройки, многофункционального использования производственных зон.

**Иркутская агломерация** относится к моноцентрическому типу. Город Иркутск формировался как региональный центр с ареалом сопутствующих поселений. Общая численность населения Иркутской агломерации на 01. 01. 2015 г. составила 1103,3 тыс. человек.

Дифференциация территории Иркутской агломерации по социально-экономической динамике обусловлена функциональными различиями ее отдельных ареалов. Урбанизированные зоны будут развиваться в северо-западном направлении (включая г. Ангарск и г. Усолье-Сибирское), сельскохозяйственные зоны – к северу и северо-востоку – периферия Иркутского района, переходящая

в Усть-Ордынский Бурятский округ, зона загородного жилья иркутян – к юго-востоку вплоть до Листвянки, к юго-западу сохраняется индустриальная зона (г. Шелехов).

Основные конкурентные преимущества Иркутской агломерации: выгодное экономико-географическое положение; это крупный транспортный узел регионального и российского значения, располагающийся в центре Восточной Сибири на Транссибирской магистрали; количественно значительный и качественно разнообразный человеческий потенциал, обеспечивающий социально-экономическое развитие территории; диверсифицированная структура экономики, где с доминирующей сферой услуг сочетаются промышленность, строительство, транспорт и сельское хозяйство; рекреационный потенциал: близость к объекту мирового наследия – озеру Байкал – дает возможности для развития туризма.

Представленные агломерации развиваются в соответствии с тремя ключевыми особенностями.

1. Они располагаются вблизи крупных транспортных узлов и железных дорог, с центром в городе с населением свыше 500 тыс. чел. Такой ключевой осью является Транссибирская магистраль, а также автомобильные дороги федерального значения. По этому принципу развиваются Барнаульская (южный участок Транссиба), Иркутская, Красноярская, Новосибирская и Омская агломерации.

2. Агломерации размещаются вблизи крупного населенного пункта с населением свыше 500 тыс. чел. на территории, объединенной общей экономической специализацией и иными связями. По этому принципу развиваются Томская, Кемеровская и Новокузнецкая агломерации, отдаленные от основной транспортной оси. В случае с Томской областью – агломерация расположена ближе к югу региона, что предполагает возможность развития схожих с другими сибирскими агломерациями сценариев экономического и территориального развития.

3. Ввиду того, что географические направления проекта «Новый Шелковый путь» достаточно вариативны, то некоторые из северных вариантов проходят по территории Сибири. Среди упоминаемых маршрутов есть Транссибирская железнодорожная магистраль, и перспективы развития агломераций Сибири связаны с преобразованием магистрали в скоростной транспортный

путь, служащий остовом Транссибирского экономического коридора. Это станет важным этапом в развитии инфраструктуры (производственной, социальной) крупных городов Сибири. Важный момент в экономическом развитии агломерации – привлечение иностранных инвесторов. Регионы Сибири имеют уникальную минерально-сырьевую базу, есть возможности для развития сельского хозяйства, туризма. Для совершенствования инвестиционного климата нужны комфортная среда и взаимовыгодные условия для бизнеса.

Мировая практика свидетельствует, что реальными центрами международного сотрудничества являются агломерации. Сибирские агломерации имеют уникальные стартовые позиции, как с точки зрения социальной и экономической подготовленности территорий, так и протекающих там естественных процессов развития и объединения городских образований. Представленные цели и концепции создания агломераций, подходы к реализации проектов, форматы участия власти в этих процессах различные. Все это может служить основанием для утверждения, что опыт управления объединением территорий в Сибири будет весьма разноплановым и неоднозначным.

### **Важнейшие черты развития городских агломераций Сибири и Северного Китая**

1. Заселенность территорий, где располагаются городские агломерации, в Сибири и Северном Китае весьма различна. Так, средняя плотность населения в Сибири в 50 раз ниже аналогичного китайского показателя (а среднемирового – в 20 раз), что создает совершенно иные условия с точки зрения интенсивности контактов людей в системах расселения.

2. Города как ядра «каркаса расселения» являются центрами развития окружающих территорий. Важный фактор доступности городов – плотность их сети. Малое количество крупных центров и большие расстояния между ними имеют социальные последствия: во-первых, это малое развитие маятниковых поездов, даже в пределах агломераций, во-вторых, плохая адаптация к современной экономике на обширных внеагломерационных пространствах.

3. Главные изменения в расселении в России и в Китае выражает процесс агломерирования, когда в крупных городах и их

агломерациях концентрируются почти все ключевые элементы инновационной экономики. В Сибири сформировались десять крупных агломераций, и несколько меньших находятся в стадии формирования.

4. Главный потенциал развития концентрируется в городских агломерациях вследствие линейных систем расселения с большими расстояниями между городами. В последние десятилетия развитие агломераций России и Китая происходит в рыночных условиях. Агломерации используют выгоды экономии масштаба вследствие общих рынков капитала, труда, недвижимости, информации, потребительских товаров. Если агломерации Северного Китая развиваются в условиях быстрого инвестиционного и экономического роста при значительных демографических ресурсах, то сибирские – в условиях экономического спада при существенных демографических ограничениях.

5. В современных условиях важнейшую роль для развития городских агломераций Сибири и Северного Китая может сыграть реализация идей Нового Шелкового пути, соединяющего Восточную Азию и Западную Европу через Казахстан и Россию и экономического коридора Китай – Монголия – Россия. Пути, ведущие через Казахстан на южный Урал, направят весь транзит, минуя Сибирь, прямо в Центральную Россию и далее в Европу; это будет косвенно снижать значение сибирских территорий, в том числе потенциал урбанистического развития.

6. На сегодняшний день экономический коридор Китай – Монголия – Россия является важнейшим альтернативным направлением в рамках создания проекта «Новый Шелковый путь», обладая выгодными транспортно-коммуникационными условиями и преимуществами транзитной инфраструктурной системы между Восточной Азией и Западной Европой. Создавая мощное мультипликативное экономическое и социальное воздействие на прилегающие к нему обширные полосы расселения, реализация данного маршрута позволит раскрыть потенциал роста городов и городских агломераций Китая, Монголии и России с выдающимся макро- и мезоположением, усилив их организующую роль как опорных узлов территории. Экономический коридор, идущий через Монголию, в наибольшей степени ориентирован на Сибирь и может благоприятно сказаться на транспортном значении, социально-экономическом и урбанистическом

развитии как контактных районов Восточной Сибири, так и более удаленных территорий Западной Сибири.

### Литература

1. Аналитическая справка о российско-китайском торговом сотрудничестве в январе-сентябре 2015 года [Эл. ресурс]: Портал внешнеэкономической информации Минэкономразвития РФ. URL: [http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn\\_ru\\_relations/cn\\_ru\\_trade/](http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn_ru_relations/cn_ru_trade/) (дата обращения: 12.03.2016).

2. Россия – Китай – Монголия подписали меморандум о разработке программы создания экономического коридора [Эл. ресурс]: Информационный портал Минэкономразвития РФ. URL: <http://economy.gov.ru/mines/press/news/2015090706> (дата обращения: 04.03.2016).

3. Безруков Л. А. Великий Шелковый путь и Транссибирская магистраль: конкуренция или взаимодействие? // Россия и Китай. – 2015. – № 17. – С. 35–38;

4. Транс-Евразийский пояс «Razvitie» [Эл. ресурс]: Доклад президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина «Интегральный проект солидарного развития на Евро-Азиатском континенте (научно-практическая концепция)». URL: [http://www.kp-plant.ru/upload\\_data/2015/TEDB-Razvitie.YakuninDoklad.pdf](http://www.kp-plant.ru/upload_data/2015/TEDB-Razvitie.YakuninDoklad.pdf) (дата обращения: 25.03.2016).

5. Кибалов Е. Б., Быкадоров С. А. Транссиб и БАМ: системный взгляд на повышение конкурентоспособности // ЭКО. – 2016. – № 1. – С. 5–25.

6. Коломак Е. А. Влияет ли структура городской системы на экономическое развитие территорий // ЭКО. – 2016. – № 1. – С. 49–60.

7. Оценка современных факторов развития городов и урбанизационных изменений в Сибири // Под ред. Л. М. Корытного, Н. В. Воробьева. – Новосибирск: Академическое издательство «Гео», 2011. – 213 с.