

# Стратегия городского развития в Арктическом регионе России

**В.С. МАРТЬЯНОВ**, кандидат политических наук, Институт философии и права Уральского отделения РАН, Екатеринбург. E-mail: martianovy@rambler.ru

В статье рассмотрены особенности развития северных городов России. Аргументируется эффективность поддержания в этих городах высокой мобильности населения. Обосновываются принципы развития в них дополняющих отраслей (образование, наука, туризм, малые инновационные предприятия, производство уникальной региональной продукции и т.п.). Доказывается особая роль внеэкономических факторов для развития Арктического региона России – целенаправленная капитализация арктической идентичности городов, создание и глобализация культурно-символических брендов, усиление механизмов самоуправления, создание открытого города с развитой гуманитарной средой, опережающие вложения в человеческий капитал.

*Ключевые слова:* северный город, моногород, Арктика, урбанизация, стратегия развития, диверсификация ресурсов, внеэкономические факторы, идентичность

## Особенности территориального освоения Российской Арктики

Особенности советского экономического планирования породили северные города, которые стали отличительной чертой России. Признаком советской урбанизации была система территориально-отраслевого планирования, когда новые города возникали рядом с месторождениями полезных ископаемых (Магнитогорск, Норильск, Инта, Новый Уренгой). Они строились целыми жилыми массивами, несмотря на удаленность от транспортных коммуникаций, неподготовленность инфраструктуры, высокие издержки. В результате из шести крупнейших арктических городов численностью более 50 тыс. чел. пять – российские, из них самый крупный – Мурманск, обязанный своими размерами стратегическому незамерзающему порту.

Современная стратегия городского развития в Арктическом макрорегионе России определяется несколькими факторами. Во-первых, из мирового населения Арктики (4,2 млн чел.) половина – граждане России, проживающие на ее территории. Во-вторых, если проводить границу Арктического региона не



по Полярному кругу, а по 60-й параллели, то к этому макро-региону будет относиться половина территории России. В-третьих, в Арктическом макрорегионе России самая высокая относительная численность городского населения. Здесь в конце советской эпохи заложены самые мощные северные индустриальные моногорода, которые стали советской экономико-идеологической инновацией.

В Европе и США в освоении арктического пространства всегда практиковались вахтовые методы. Рабочие ехали на месторождения без семей, производственные мощности размещались вдали от поселений коренных народов, а освоение прилегающих территорий было основано на создании опорных ресурсных баз на побережье, снабжаемых морским путем. Здесь наблюдается «приоритетное совершенствование системы морских коммуникаций и логистики обслуживающих их сухопутных дорог по периметру материков. Однако архитектура таких зарубежных коммуникаций рассчитана на всесторонний охват территорий (“рынков”) с моря, а не на профильные специализации в глубине территорий»<sup>1</sup>. Зарубежные авторы критикуют советскую систему планирования и размещения производств в арктических регионах за отсутствие расчетов рентабельности, когда экономическая логика развития уступает идеологии и политике<sup>2</sup>. Но разнообразные западные теории ресурсного и «сибирского» (холодного) проклятия России не выдерживают критики при более детальном рассмотрении аргументов о взаимосвязи высокой доли энергоресурсов в экспорте страны с низкими темпами экономического развития<sup>3</sup>.

Российская логистическая стратегия освоения Арктики опиралась преимущественно на развитие наземной сети железных дорог, попытки связать арктические города и старопромышленные районы Урала и Сибири. Однако вырабатывая самый

---

<sup>1</sup> Литовский В. В. Пространственный анализ развития инфраструктуры северных территорий Урала, Приуралья и территорий Западной Сибири // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. – 2010. – № 3. – С. 87.

<sup>2</sup> Хилл Ф., Гэдди К. Сибирское бремя. Просчеты советского планирования и будущее России. – М.: Научно-образовательный форум по международным отношениям, 2007.

<sup>3</sup> Лопатников С. Ресурсное проклятие: легенды и мифы политизированной экономики // Профиль. – 2007. – № 34. – С. 20–26.

большой валовой продукт в Арктике, Россия отстает в показателях подушевого ВВП, уровне развития человеческого капитала и диверсификации ресурсов от других стран арктических регионов (США, Канада, Норвегия, Дания). В «Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» отмечаются такие объективные трудности экономического освоения арктических территорий, как «очаговый характер промышленно-хозяйственного освоения территорий и низкая плотность населения, удаленность от основных промышленных центров, высокая ресурсоемкость и зависимость хозяйственной деятельности и жизнеобеспечения населения от поставок топлива, продовольствия и товаров первой необходимости из других регионов России»<sup>4</sup>.

Отмена территориально-отраслевого планирования в постсоветский период в экономике закрытого типа и необходимость встраиваться в глобальную экономику оказались неожиданными и отчасти катастрофическими по своим последствиям для Арктического макрорегиона и северных моногородов. Произошло резкое падение инвестиций и высокий отток населения из арктических городов, специализирующихся на угледобыче и металлургии (Воркута, Мурманск, Норильск и др.). Менее критичной из-за мирового роста цен на энергоносители была ситуация в городах, специализирующихся на нефте- и газодобыче (Ноябрьск, Новый Уренгой, Нефтеюганск и др.). Шоковое включение российской экономики в мировую сразу же обнаружило издержки предшествующего развития, требующие немедленной компенсации.

### **Пределы советской модели индустриальной урбанизации**

Почти все северные арктические поселения являются искусственно созданными моноотраслевыми городами, что обуславливает их уязвимость в открытой экономике. В монопрофильных городах производится до 35% российского ВВП. На северных территориях эти цифры еще выше, из-за

---

<sup>4</sup> Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу // Российская газета. – 2009. – 27 марта.

неблагоприятных условий для сельского хозяйства и искусственно взвинченной численности городов-заводов. Например, в Уральском федеральном округе городское население составляет 80% от общего числа проживающих, в том числе в Ямало-Ненецком национальном округе (ЯНАО) – 84,9%, в Ханты-Мансийском (ХМАО) – 91,5%<sup>5</sup>. В ЯНАО все городское население сконцентрировано в восьми моногородах, и его численность увеличилась за последние 50 лет в 20 раз. Хотя подобная территориальная структура населения характерна для самых развитых стран, привели к ней внешние причины, не связанные с органичностью предшествующего развития. Особенность северных регионов России – более высокий уровень образования и молодой средний возраст населения. Если по России он составляет 38,9 лет (на 1 января 2009), то в ХМАО – 33,7, в ЯНАО – 33,4.

Все крупные северные города были созданы в рамках советской модели форсированной индустриализации. Но сам по себе рост населения в городах не стал фактором превращения его жителей в горожан, формирования городской культурной идентичности и успешного развития самих городов. Индустриальное развитие намного опередило развитие культуры проживания в городах, что обернулось деградацией городской среды. Фактически это заводы и фабрики, увеличенные до размеров городов, с огромной институциональной инерцией, задающей самоподдерживающуюся логику развития.

В результате глобализации рынков и открытости экономики многие градообразующие производства, не связанные с энергоресурсами, стали нерентабельными. Советские индустриальные города оказались лишены механизмов диверсификации сфер деятельности горожан, альтернативных вариантов развития имеющегося рынка труда, и тогда единственным вариантом индивидуальной стратегии адаптации к изменившимся социально-экономическим условиям стала внутренняя миграция в другие регионы России. Молодое поколение решает проблемы занятости с помощью трудовой миграции в соседние города и регионы, старшее – с помощью

---

<sup>5</sup> Официальный сайт «Росстата». URL: [http://www.gks.ru/bgd/regl/B09\\_16/lssWWW.exe/Stg/01-08.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/B09_16/lssWWW.exe/Stg/01-08.htm) (доступ 28.10.2012 г.).

сезонной миграции в сельскую местность. Проблемы структурной безработицы в моногородах в постсоветский период так и не были решены системно.

Размеры современного города с диверсифицированной экономикой со временем сами по себе становятся долгосрочным фактором привлекательности: «Если по каким-либо причинам крупный город возник в определенном месте, то даже если первоначальные причины, приведшие к концентрации людей в этом месте, исчезнут, то город продолжит существовать и развиваться. Масса экономических агентов, которые живут, работают и потребляют в данной локации, создает рыночный потенциал, и за счет него город остается экономически привлекательным»<sup>6</sup>.

В глобальном масштабе при сохранении в неизменности национально-политических границ происходят географическое сжатие экономики, концентрация и перетекание капитала в крупные города – логистические центры товарных потоков (порты, железнодорожные узлы) – и одновременное оскудение периферии. Этому эффекту способствует развитие транспортно-логистических коммуникаций, усиливающее центр-периферийные и межрегиональные дисбалансы. При этом дотационная поддержка бедных территорий оказывается неэффективной, гораздо больше для экономики дает государственная поддержка индивидуальной миграции. Развитие внутренних миграций облегчает создание единых национальных рынков труда, выравнивает региональные дисбалансы, открывает принципиально новые возможности межрегиональных перемещений людей, в зависимости от спроса на их трудовые навыки и компетенции, и способствует более полной занятости населения.

Сегодня в России при слишком разбросанной сети мегаполисов и дефиците средних и малых городов, неразвитых механизмах поддержки территориальной мобильности населения люди превращаются в заложников экономической успешности градообразующих предприятий моногородов, которая зависит от непредсказуемых колебаний глобальных рынков – энергоресурсов, металлов, продовольствия и пр.

---

<sup>6</sup> Михайлова Т.Н. География – не судьба! // Журнал институциональных исследований. – 2011. – Т. 3. – № 1. – С. 100.

Кроме того, падают объемы внутренней миграции населения из сельской местности и малых городов в крупные вследствие исчерпания демографического потенциала.

Эксперты выделяют следующие меры по укреплению механизмов пространственной мобильности: «развитие рынка арендного жилья, преимущественно его дешевых сегментов, за счет увеличения предложения жилья разных потребительских характеристик; развитие сети рекрутинговых и кадровых агентств; совершенствование форм вахтового метода ведения работ; развитие транспортной и дорожной инфраструктуры пассажирских перевозок»<sup>7</sup>. Но в первую очередь важны механизмы диверсификации полезного приложения и увеличения стоимости человеческого капитала, который не может быть завязан только на доминирующее производство моногорода, даже наукограда.

Правительство сегодня реализует масштабную программу создания новых рабочих мест в моногородах (стоимость такого места – 400 тыс. руб.), что нельзя назвать оправданными затратами в сравнении с поддержкой территориальной мобильности населения<sup>8</sup>. Во всем мире практикуется переезд людей в поисках более доходной и перспективной работы, а не предоставление им работы по месту жительства, не считаясь с затратами. Это снижает трудовую мотивацию коренного населения, которое видит, что государство о нем в любом случае позаботится. Указанные выше стратегии должны как минимум комбинироваться, когда для молодых поколений прорабатываются привлекательные варианты трудовой мобильности и переобучения, а для старших – создаются дополнительные рабочие места.

Еще одним важным общемировым процессом, определяющим негативное будущее индустриальных мегаполисов и моногородов, является технологическая революция, ведущая к тотальному сокращению рабочего класса. В результате от растущей безработицы страдают в первую очередь молодые

---

<sup>7</sup> Мкртчян Н. В. Безлюдные пространства // «НГ-сценарии». – 2011. – 24 мая.  
URL: [http://www.ng.ru/scenario/2011-05-24/15\\_mobility.html](http://www.ng.ru/scenario/2011-05-24/15_mobility.html) (Дата обращения: 28.10.2012).

<sup>8</sup> Наумов И. Моногорода перепрофилируют по новой программе.  
URL: [http://www.ng.ru/economics/2012-10-23/4\\_monogoroda.html](http://www.ng.ru/economics/2012-10-23/4_monogoroda.html) (Дата обращения: 29.10.2012).

поколения с высоким уровнем образования, квалификации и соответствующими требованиями к рынку труда. В России в 2012 г. «уровень безработицы среди молодежи ...15–24 лет по сравнению с уровнем безработицы взрослого населения в возрасте 30–49 лет был больше в 3,1 раза, в том числе среди городского населения – в 3,6 раза, сельского населения – 2,2 раза»<sup>9</sup>. При этом северные города по своим природно-климатическим условиям не могут предоставить своим жителям компенсирующих возможностей для эффективного оттока людей в пригород и периферийную сельскую местность.

Очевидно, что **промышленным моногородам Российской Арктики необходим отказ от наследия советской урбанизации. Главный вопрос – каким образом?** Слишком низкая плотность населения Арктики затрудняет преобразование северных городов в агломерации, так как у них нет окраин, периферий, городских поселений-спутников. В глобальном мире наиболее успешные стратегии развития демонстрирует диверсификация ресурсов городского развития в виде сетей городов. Конкурентоспособность современных городов определяется не только разнообразием их стратегий развития во всех доступных сегментах, но и общей эффективностью городской среды, ее способностью к динамическим изменениям. Это концепция открытого города, который горожане развивают совместно и самостоятельно, все с меньшей оглядкой на региональные и федеральные структуры управления<sup>10</sup>.

### **Стратегия диверсификации ресурсов развития моногородов**

На фоне остальной России индустриальные города Арктического макрорегиона обладают неплохим человеческим капиталом и рынком квалифицированного труда. Их основные проблемы – помимо экстремальных природных условий – моноотраслевая структура занятости, удаленность от мировых

---

<sup>9</sup> Официальный сайт Росстата. URL: [www.gks.ru/bgd/free/b04\\_03/lssWWW.exe/Stg/d03/133.htm](http://www.gks.ru/bgd/free/b04_03/lssWWW.exe/Stg/d03/133.htm) (Дата обращения: 28.10.2012).

<sup>10</sup> *Фан И.Б.* Гражданин в контексте города: исторический смысл понятия // Научный ежегодник Института философии и права Уральского отделения РАН. – 2003. – № 4. – С. 112–137.

транспортных магистралей и нехватка инвестиций в человеческий капитал и городскую инфраструктуру. Статистика по структуре инвестиций показывает, что капитал вкладывается в первую очередь, в ресурсодобывающие и перерабатывающие производства, которые не требуют большого числа рабочих рук. Конкуренция в отраслях, связанных с производством продукции с высокой добавленной стоимостью, требует капитальных вложений в обновление производственных фондов или постройки новых предприятий. Основная проблема – высокие стоимость жизни и издержки любого крупного индустриального или сельскохозяйственного производства. Поэтому **востребованны могут быть либо производства с высокой долей прибыли (добыча энергоресурсов), либо отрасли с минимальными инфраструктурными и производственными издержками (образование, наука, туризм, малые инновационные предприятия, финансовая сфера, индустрия развлечений, производство уникальной региональной продукции и др.)**.

В настоящее время в старопромышленных городах России заводы-гиганты значительно потеснены созданным в них рынком торговли и услуг, когда город позиционируется для окружающей периферии и ближайших регионов как место вложений в недвижимость, совершения значимых покупок и развлечений. Однако все более интенсивное насыщение периферии товарами и услугами размывает монополию мегаполисов, приводит к стагнации общего уровня товарооборота и прибыли, так как торговля может опираться только на платежеспособный спрос.

Стратегическим решением для развития является не миграция трудовой активности из сферы реального производства в сферу посреднических услуг, а диверсификация и расширение рынка труда за счет множества отраслей, позволяющих сохранить и развить достигнутые уровни потребления, ориентированных на обеспечение независимости от внешних рынков, освоение и продвижение уникальной продукции, услуг, технологий. В подобной ситуации основной задачей государства являются долгосрочные капиталовложения в развитие инфраструктуры и транспортно-логистических сетей



(железные и автомобильные дороги, вокзалы, аэропорты, тепло- и электросети).

Эта стратегия диверсификации ресурсов города и привлечения инвесторов готовой инфраструктурой вполне вписывается в мировые тренды роста самозанятости в экономике, расширения сферы услуг, когда развитие телекоммуникационных технологий и Интернета позволяют индивидуальным предпринимателям и сотрудникам небольших предприятий создавать значительную часть требуемого продукта, не выходя из дома.

Данную стратегию развития осложняют два фактора: демографическая исчерпанность российской деревни в пользу города и архаизм системы государственного управления, когда города, все больше укрепляя свои региональные и глобальные взаимосвязи, формально остаются в пределах муниципального уровня власти. Современные города являются политическими и экономическими центрами активности, чье значение и взаимосвязи все сильнее выходят за рамки отдельных регионов, а в случае глобальных городов (Лондон, Нью-Йорк, Париж, Токио) – за рамки государств<sup>11</sup>.

Расширение самоуправления городов может способствовать развитию горизонтальных городских, межрегиональных и транснациональных связей. Фактически необходимо перевернуть вертикаль власти, поместив в ее основание муниципальный уровень с соответствующими финансовыми полномочиями, который обеспечивает 90% реальных потребностей граждан – ЖКХ, детские сады и школы, здравоохранение, торговля и др. Реальная практика бюджетного федерализма способна стимулировать возможности городов самим увеличивать свою налогооблагаемую базу, которая останется в их распоряжении, а не будет изъята и перераспределена федеральным центром в пользу слабых и отсталых территорий. В данном контексте стратегию развития сетей крупных северных городов невозможно отделить от общих целей развития регионов, центрами которых они являются.

---

<sup>11</sup> Панкевич Н. Мегалополисы в поисках суверенитета // Свободная мысль. – 2009. – № 11. – С. 85–98.

### **Оптимальная стратегия: поддержка сверхмобильности городского населения Севера**

Численность населения нефтегазовых городов Севера неуклонно растет и в постсоветский период. Несмотря на происходившие социально-экономические и демографические изменения с 1990 г. по 2012 г., население Ханты-Мансийска выросло в 1,3 раза, Нефтеюганска, Салехарда и Когалыма – на 30%, Сургута – на 26%, Нового Уренгоя – на 22%, Ноябрьска – на 12%, Нижневартовска – на 10% и т.д.

Принципиальные споры о свертывании северных арктических городов, замене их временными вахтовыми поселениями, либо наоборот – государственные программы их демографического развития представляются ложной дилеммой. Ни удержание населения в северных городах любой ценой, ни их целенаправленное свертывание не являются действительно эффективным решением проблем Российского Севера. Устойчивый приток трудовых ресурсов из российской глубинки объясняется прозрачными экономическими мотивами: большими зарплатами, возможностями для быстрого карьерного роста и самореализации, решением жилищной проблемы, а также социальными гарантиями, компенсирующими издержки климата (ранние пенсии, северные надбавки и т.п.).

Приезжая на Российский Север, люди не становятся заложниками северных городов, наоборот, рассматривают их как эффективное место начала трудовой деятельности. Особенность северных городов в том, что они характеризуются неизменно высокими темпами миграционного притока и оттока. В индивидуальных жизненных стратегиях большей части некоренного населения северные города не рассматриваются как место пребывания до конца жизни.

Поскольку на смену одним поколениям северян постоянно приезжают другие, подобный метод освоения Российского Севера в сравнении с опытом большинства других арктических стран оказывается непрерывным и более растянутым во времени для каждого мигранта. Разница между вахтовой стратегией и постоянным проживанием стирается мобильностью населения северных городов, которые готовы предоставить мигрантам больше инфраструктурных возможностей и способов

самореализации, чем временные вахтовые поселения. Высокая миграционная мобильность северных городов создает в них более насыщенную социальную среду, обеспечивая рост исходного человеческого капитала и его последующую трансляцию в иные регионы страны. И такую дополнительную специфическую функцию Российского Севера целесообразно поддерживать, поскольку это – единственный весомый фактор российской внутренней межрегиональной миграционной трудовой мобильности «на повышение», за исключением переселения в ведущие мегаполисы.

\* \* \*

Постсоветский опыт доказал, что Арктический регион России не может зависеть от колебаний цен на энергоресурсы и тем более быть их заложником. Достигнутая численность населения северных городов более не позволяет рассматривать и развивать их лишь как опорные базы для освоения энергозапасов территорий. Северные города можно разделить на старопромышленные (Свердловская область, Пермский край и др.) и новые (ХМАО, ЯНАО и др.). Каждая из категорий городов создавалась в свое историческое время и имеет свою специфику. Сегодня стратегия их трансформации связана с диверсификацией ресурсов их роста. Подобный выравнивающий тип развития в перспективе сокращает неэффективную логистику ресурсов и маятниковую миграцию рабочей силы.

Пространственное освоение Российского Севера предполагает усиление транспортно-коммуникационных узлов на базе ведущих моногородов. Стратегическое направление связано с функциональной диверсификацией моногородов, располагающих соответствующей логистической, образовательной, инновационной инфраструктурой (Салехард и Лабытнанги, Ноябрьск, Новый Уренгой и пр.).

Важнейшее экономическое значение может иметь ресурс уникальности Арктики. Например, штат Аляска удвоил поток туристов в 1990-е годы, а доходы этой отрасли приносят региону до 5–6% ВВП, являясь второй статьей после добычи энергоносителей. Население штата за 1990–2011 гг. выросло на 31%. Увеличение туристических потоков, создание привлекательного образа северных территорий предполагает

целенаправленные действия по капитализации арктической идентичности, создание целого набора символических брендов, связанных с Арктикой и способствующих глобальному продвижению местной продукции (оленина, сиговые виды рыб, северные ягоды, этническая продукция и пр.), территорий (музейная деятельность, фестивали, конференции, памятники, охотничий, экологический, этноисторический, экстремальные виды туризма, в том числе международного)<sup>12</sup>, а также по поощрению лояльности мигрантов, составляющих в условиях Арктики большинство населения.

Арктический макрорегион в силу природно-географических условий обладает общей идентичностью – открытостью миру, мобильностью, толерантностью и динамизмом происходящих здесь изменений. Экстремальные условия жизни диктуют необходимость применения новейших технологий обеспечения комфортной жизни. Развитие сферы обслуживания населения можно рассматривать как фактор его долгосрочной лояльности к месту своего проживания.

Важное направление развития арктических городов – стимулирование современных механизмов демократии, привлечение активных групп граждан для участия в повседневных вопросах управления, разработке и реализации различных аспектов стратегии развития городского поселения (общественные советы и слушания, референдумы, институты гражданских инициатив, создание электронного правительства и др.). Все это вписывается в концепцию «открытого города», дополняющую популярные и неизбежные в условиях глобального мира меры по развитию в России открытого правительства и механизмов электронной демократии<sup>13</sup>. Указанные задачи требуют инфраструктурного стимулирования горизонтальных связей, когда процессы интеграции и объединения движимы новыми возможностями для населения и перспективами для бизнеса.

---

<sup>12</sup> *Кобылкин Д.* Управление развитием арктического туризма в Ямало-Ненецком автономном округе // Социальная политика и социальное партнёрство. – 2011. – № 5. – С. 26–30.

<sup>13</sup> *Руденко В.Н.* Новые Афины, или Электронная республика (О перспективах развития прямой демократии в современном обществе) // ПОЛИС: Политические исследования. – 2006. – № 4. – С. 7–17.

Подобное самоуправление невозможно без создания эффективной гуманитарной среды городов, формирующей общую идентичность, идеологию и ценности городского сообщества, постоянно продуцирующей уникальные проекты и идеи символической капитализации города и региона даже не в региональном и национальном контексте, а на мировом уровне: «очевидно, что проектов может быть великое множество, но есть минимум два обязательных требования к любому из них. Во-первых, *уникальность* проекта... Во-вторых, проект должен быть сопровождаем современной символикой, доступной не только региональному восприятию, *но имеющей мировое значение*»<sup>14</sup>. При этом долгосрочные интересы городского сообщества должны превалировать над сиюминутными прибылями корпораций и частных сообществ.

Все более целесообразным и оправданным представляется **увеличение экономической самостоятельности и повышение политического статуса северных городов** как субъектов планирования, развития и освоения прилегающих территорий. **Города нуждаются в увеличении полномочий и свобод в области своей налоговой политики**, что позволит им более эффективно и быстро решать текущие проблемы жизнеобеспечения населения.

Мировые тенденции демонстрируют растущую роль как привлекаемого, так и создаваемого в самом городе человеческого капитала для его всестороннего развития. Это внеэкономические факторы роста, позволяющие реализовать потенциал «креативного класса» и «креативного города»<sup>15</sup>. Фоновыми факторами формирования и привлечения человеческого капитала являются учреждения культуры и образования (вузы, НИИ, театры, музеи, библиотеки, детские дома творчества, спортивные сооружения и т.д.).

Важнейшую роль в привлечении новых людей играет формирование безопасной и комфортной среды, которая позиционирует город как постоянное место проживания, вместо его восприятия в качестве временного, транзитного места жительства.

---

<sup>14</sup> Киселев К.В. Дискурс региональной идентичности в современной России // Современные теории дискурса: мультидисциплинарный анализ. – Екатеринбург: Изд. дом «Дискурс-Пи», 2006. – С. 149.

<sup>15</sup> Лэндри Ч. *Креативный город*. – М.: Издательский дом Классика–XXI, 2011.

Все большие требования предъявляются к экологии городского пространства, что обуславливает безальтернативность вывода устаревших промышленных производств за черту города и создание на освободившемся месте культурно-рекреационных зон и транспортных развязок, снижение излишней плотности населения.

Подобные меры по диверсификации ресурсов и развитию естественных преимуществ арктических регионов создадут разветвленную и самоподдерживающуюся российскую сеть конкурентоспособных северных городов, которая в перспективе может выровнять критичные территориально-экономические дисбалансы развития и диспропорции регионов<sup>16</sup>, историческую разницу развития территорий страны, когда Москва и Санкт-Петербург существуют в постиндустриальном мире, крупные города – в полуиндустриальном, эксплуатируя ресурсы прилегающих территорий, а остальная Россия может быть отнесена к сырьевой периферии капиталистической системы, зависимой от мировой конъюнктуры цен.

Нефтегазовые северные моногорода будут существовать еще очень долго, расти и развиваться благодаря особому месту Севера в общероссийском рынке труда. Их не надлежит срочно и радикально сворачивать или искусственно поддерживать. Эффективнее и менее затратны более мягкие стратегии: поддержание традиционной для этих городов сверхмобильности и миграционной текучести населения, диверсификация производственной инфраструктуры, для которой эти города по своей численности, возможностям и внутренним потребностям рынка уже созрели. Диверсификация в далеком будущем позволит ослабить или даже предотвратить возможные кризисы развития, связанные с исчерпанием углеводородов. Нужно создать для нее условия и выбрать направления с учетом международного опыта.

---

<sup>16</sup> Панкевич Н.В. Концепция региональной конкурентоспособности: парадоксы реализации // Научный ежегодник Института философии и права Уральского отделения РАН. – 2008. – Вып. 8. – С. 279–292.