

СИБИРЬ: РЕГИОНАЛЬНОЕ И ГОРОДСКОЕ РАЗВИТИЕ

КОНЦЕПЦИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОГО ГОРОДА (на примере г.Новосибирска)

© 2008 Ю.П.Воронов, С.А.Заусаев, С.А.Смирнов

Торгово-Промышленная Палата Новосибирской области
Консалтинговая фирма «Корпус»

Новосибирский государственный университет экономики и управления-«НИНХ»
ЗАО ЗАПСИБНИИПРОЕКТ

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

В исследовании дается анализ пространственного развития юга Западной Сибири с точки зрения формирования новой региональной и градостроительной политики, роли городов как локомотивов развития. Вводится идея формирования на юге Западной Сибири урбанизированного кластера. Вводится понятие «города-предпринимателя», сравниваются модели соцгорода и города-предпринимателя. Анализируется ситуация развития большого города на примере Новосибирска с точки зрения его пространственного развития.

Ключевые слова: урбанизированный кластер, город-предприниматель, соцгород, пространственное развитие, региональное развитие

Необходимое предупреждение

В течение всего 2005 года в Новосибирске шла работа по выработке концепции генерального плана развития города.

Мы были привлечены в качестве экспертов к данной работе. В результате чего получился ниже приведенный текст концепции. Но городская администрация не смогла принять его в полном виде. Используя ряд идей нашего концепта, она приняла иной вариант. Этот последний официальный вариант и был объявлен в начале 2006 года на заседании городского совета.

Мы не предъявляем никаких претензий к кому бы то ни было. Мы понимаем, как трудно меняться, переживать изменения, особенно в собственном сознании. Нами же двигают сугубо содержательные мотивы. Мы решили опубликовать свой концепт по ряду соображений.

Первое. Включение России в мировую динамику развития влечет за собой не только изменение моделей экономической политики, но и всех других политик, в том числе и градостроительной. Включение нашей страны в мировые процессы повлекло за собой и учет такого важного фактора как управление развитием городов как локомотивов развития территорий.

В этой связи важным является то, каким мы видим российский город. То ли он будет слободой, поселком, неким поселением, то ли он будет выстраиваться как современный город, как самостоятельная экономическая единица, включенная в мировую сеть городов, и в котором живут люди с городским (гражданским) мышлением.

Второе. Современный город в России переживает ситуацию перехода, реоформления и реструктурирования собственного пространства. Происходят естественные процессы, связанные с мобильностью населения, изменением самой экономической действительности. Городская действительность становится другой, она формируется по другим законам, нежели тем, к которым мы привыкли, живя в СССР. Но управлять мы привыкли тоже по-старому. Наша с вами ментальность осталась пока той, в которой мы выросли. Люди меняются не так быстро. Осколки и куски старого мышления о соцгороде сидят в нас и заставляют понимать новую городскую жизнь по-старому. Но реальные городские процессы сопротивляются. Старые модели понимания города и

управления не годятся. Нужна новая модель современного города, новая концепция города и его пространственного развития.

Третье. Мы полагаем, что принятие градостроительного кодекса лишний раз показывает нам, что нам нужны не новые генеральные планы. Нам нужны новые городские политики и стратегии. От того, какие мы будем выработать правила и стратегии развития города и региона, как мы будем мыслить (стратегически мыслить) пространственное развитие города и региона, зависят и дальнейшие решения – что, где и как строить.

Поэтому мы предлагаем не концепцию генерального плана. Мы предлагаем концепт пространственного развития и встроенную в нее модель города, отличную от модели соцгорода.

В данном концепте предлагается по-новому взглянуть на карту города. И на примере Новосибирска переосмыслить по-новому принципы управления его развитием. В концепте вводятся индикаторы пространственного развития и на основе их описывается карта города, выделяются типы планировочных зон.

На основе выделения этих типов зон делается вывод, что к разным планировочным зонам необходимо применять разные управленческие решения и действия.

Данный концепт является только началом дальнейших разработок. Мы предлагаем городскому сообществу проект. Его судьба зависит от коллективной воли этого сообщества.

ВВЕДЕНИЕ

Представленные материалы являются экспертными предложениями, касающимися пространственного развития Новосибирска и предварительным концептуальным предложением пространственного развития.

Эти экспертные предложения делались с учетом ряда стратегических факторов, влияющих на пространственное и территориальное развитие Новосибирска в XXI веке. Такая оценка направлена на выявление наиболее существенных, на наш взгляд, внешних процессов и тенденций в мире и в регионе.

Стратегическая оценка необходима для осмысления новых возможностей территориального развития Новосибирска, которые связаны не столько со сложившейся структурой производства, в рамках советской народнохозяйственной системы, сколько с пониманием, отвечающим современным мировым тенденциям и которые реально превратить в ресурс развития города. Одновременно будет описан и ряд ограничений, связанных как с географическим и геополитическим положением Новосибирска, так и с воспроизводством прежних принципов городского управления в целом, и градостроительным процессом, в частности.

Важно отметить, что в сознании многих городских управленцев город по-прежнему понимается как придаток производства, как правильно организованная городская застройка и система обслуживания трудящегося населения. Понятно, что без преодоления инерции мышления, стереотипов старой доктрины «социалистического промышленного города» невозможно генерировать действительно новые градостроительные идеи и концепции.

Поэтому, нами будут представлены характеристики и рабочее понятие доктрины «города-предпринимателя» и связанные с этим новые принципы и идеи градостроительной политики, которые позволяют определить стратегии движения к современным мировым социальным стандартам организации жизни в городе.

Проведение стратегических оценок является необходимым этапом, предваряющим процесс стратегического планирования, в котором будут ставиться цели развития, описываться приоритеты и предлагаться стратегии реализации выработанной концепции.

Другим важнейшим обстоятельством необходимости использования методов стратегического анализа и планирования при разработке концепции пространственного развития Новосибирска является тот факт, что генеральный план в его традиционной форме главного документа градостроительного планирования уже не соответствует социальным и экономическим реалиям нашего времени. Действительно, в рамках централизованного планирования народного хозяйства основной задачей составления генерального плана города являлся расчет базовых параметров застройки и размещения объектов обслуживания в планировочной структуре города на основе государственных социальных нормативов для обоснования выделения средств государственного бюджета. Такая задача была осмысленной при прежней системе управления, когда за все отвечало государство.

Сегодня совершенно иная ситуация. Города фактически освобождаются из-под опеки государства, вступают в процессы конкуренции за региональные ресурсы, демонстрируя и наращивая свои преимущества на мировом «рынке городов». На первый план выходят такие факторы, как готовность города разместить современные и рыночно эффективные виды бизнеса, разнообразие рынка труда, выгодность географического расположения с точки зрения перспективных межгосударственных транспортных потоков, соразмерность стоимости и качества жизни в городе, наличие современных инфраструктур организации жизни и размещения капиталов.

Поэтому сегодня как никогда актуальным является целостный градостроительный взгляд на планирование развития Новосибирска, в рамках которого наши ценностные установки, описывающие целевые параметры желаемого качества жизни новосибирцев получают пространственную интерпретацию и станут основой долгосрочной перспективной градостроительной политики. Это связано с необходимостью самоопределения городского сообщества в новой социальной и экономической действительности, с необходимостью осмыслить место города в контексте текущих геополитических, расселенческих, демографических тенденций в мире, в стране и в сибирском регионе.

Приступая к разработке концепции пространственного развития Новосибирска, следует осознанно принять положение вещей, что отныне ответственность за планирование будущего состояния города перешла от государства к муниципальной власти и городскому сообществу. Перед самим городским сообществом стоит задача овладеть современным инструментарием стратегического планирования, частью которого, несомненно, является работа над генеральным планом города в его новом понимании.

Необходимость перехода на принципы стратегического планирования при разработке генерального плана связывается с возникновением новой для традиционной градостроительной практики *ситуации согласования интересов* нескольких субъектов: государственной и муниципальной власти, представителей бизнеса и населения. В этом контексте генеральный план перестает быть внутренним делом «архитектурно-градостроительного цеха», отдельных градостроителей, но может выступать одним из средств управления городом, средством своеобразной кооперации власти, сферы бизнеса, горожан в рамках деятельности по градостроительному планированию Новосибирска.

Мы понимаем, что сложившиеся за долгие годы практики отечественного градостроения представления о содержании и назначении генерального плана есть *устойчивый феномен ведомственной культуры управления*, которая сохранилась до настоящего времени. Ярким проявлением такой ведомственной культуры является стремление определенной части профессионалов-градостроителей заново возродить практику иерархического тотального планирования градостроительного развития территорий «сверху донизу».

В этой связи в данной работе рассматриваются современные принципы «хорошего управления», реализуемые во многих городах мира и принятые в рамках специальной

программы ООН, которые могут стать методическим ориентиром преобразования управленческих подходов применительно к развитию Новосибирска.

В понимании разработчиков концепции город есть живая форма жизнедеятельности и потому он может быть понят как особый исторический и культурный феномен, который не сводится к конкретной форме организации жизни, присущей определенной экономической формации.

Это пространство, в котором жители имеют возможность потенциально участвовать в любой деятельности, которая существует в мировом культурном пространстве, хотя далеко не всегда предоставляются возможности такового. Процессы жизни города не поддаются тотальному нормированию и управлению, поскольку нарастающее многообразие и сложность форм городской культуры не поддается стремлению административно-управленческой деятельности «все измерить и просчитать».

Отсюда ясно, что генеральный план в его традиционном для советской градостроительной модели понимании не может охватить всего многообразия социальных и культурных процессов, одновременно проходящих и взаимодействующих в пространстве крупного города.

Генеральный план как средство управления территорией должен меняться в соответствии с трансформацией наших представлений о природе города, нашим самоопределением в ситуации тотальной трансформации и перехода к миру глобальному и открытому.

Целями проведения экспертизы ситуации развития города являются:

- анализ ситуации развития Новосибирска с точки зрения мировых тенденций и формирования сети мировых городов;
- анализ ситуации развития Новосибирска с целью обозначения точек роста города, увеличивающих конкурентоспособность и привлекательность города;
- разработка предложений для формирования новой градостроительной политики и новой идеологии пространственного развития города;
- разработка предложений по стратегическому развитию Новосибирска с последующим переводом предложений в конкретные рекомендации в области пространственного и территориального развития и градостроительства.

1. ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ РОССИИ, СИБИРИ И НОВОСИБИРСКА

Для понимания ситуации пространственного развития крупного города важно понять, что он так или иначе встроен в мировую сеть городов, он не локализован в отдельном месте. На него влияют все мировые тренды, особенно связанные с переселением людей, процессами миграции, демографическими процессами и конкуренцией регионов, стран и городов за территориальные и людские ресурсы. В этой связи ситуация в стране и Сибири давно является не просто тревожной, но и почти катастрофичной, если не будут предприняты решительные меры со стороны всех структур власти и всего общества.

Прогнозы численности населения позволяют сделать вывод, что Россия не сможет обеспечить ни стабилизацию численности своего населения, ни, тем более, его рост, опираясь исключительно на внутренние демографические ресурсы. При этом, как отмечают эксперты Министерства регионального развития РФ, сложившаяся в результате первичной индустриализации система расселения России не обеспечивает воспроизводства человеческих ресурсов в большинстве регионов. В 74 субъектах РФ из 89 население идет на убыль. В ряде регионов за последние полтора десятилетия 1/3 населенных пунктов исчезли. Деревня впервые за всю российскую историю оказалась не способна к самовоспроизводству.

Тем самым в России открываются огромные перспективы для иммиграции, особенно если учесть слабую заселенность большей части страны и нарастающие процессы формирования так называемых **антропопустынь**.¹

Только для поддержания численности населения страны на современном уровне в течение последующих 50 лет потребуется прирост от 35 млн. человек (около 700 тыс. в год) до 70 млн. человек (около 1,4 млн. в год) иммигрантов при разных параметрах рождаемости и смертности.

В стране всего 13 городов-миллионников. Из них демонстрируют рост только Москва, Волгоград и Ростов-на-Дону. Пермь покинула клуб миллионеров.

После 2006 года в России начнется стремительная естественная убыль трудоспособного населения, достигающая примерно 1 млн. человек в год. Эта убыль не может быть скомпенсирована в короткое время ни путем удлинения возраста выхода на пенсию, ни за счет роста производительности труда, ни за счет выноса производства в перенаселенные страны с более дешевой рабочей силой.

Следовательно, в будущем **труд** будет одним из самых дефицитных, если не самым дефицитным ресурсом в России.

Недавно ООН опубликовала данные. К 2050 году в России будет проживать 112 млн. Мы потеряем более 30 млн. В США население вырастет, во многом за счет рождаемости и миграции – до 395 млн. Мы сравниваемся с такими странами по населению, как Египет и Вьетнам. В Китае будут жить 1392 млн., в Индии – 1593 млн.

Это говорит о том, что на огромной территории России будет жить всего более 100 млн., причем на ее европейской части, а на Востоке будет всего 10 млн. населения. Это означает, что 1% населения Земли будет занимать 13% территории Земли. Территории с богатыми и не освоенными до конца ресурсами. Это огромная «пустыня», с тонкими прослойками населения вдоль транспортных коридоров и в городах-узлах этих коридоров, среди которых – Новосибирск.

При этом увеличится доля населения пенсионного возраста с 20,5% в 2002 г. до 35% в 2050 году. Из 100 млн. – 35 млн. будут пенсионеры.

Расчеты демографов ИЭиОПП СО РАН показывают, что только за счет сверхсмертности ежегодные потери населения Сибирского Федерального Округа (далее – СФО) с 1993 г. составляют до 100 тыс. чел. Под сверхсмертностью имеется в виду уровень потерь населения, превышающий относительный показатель смертности населения в 1990 г. (10 чел. на 1 тыс. населения). В результате суммарный уровень сверхсмертности населения СФО за период 1992-2001 г.г. составил свыше 757 тыс. человек, что равнозначно сокращению внутреннего регионального продукта более 450 млн. долл. в год. С 2000 года по 2010 год численность населения СФО снизится более чем на 1100 тыс. человек.

В СФО в настоящее время население составляет около 20 млн. Численность экономически активного населения из них – 9,8 млн. чел. То есть из всего населения менее 50% активного населения. На 1 работающего – более 1 иждивенца. В дальнейшем это число иждивенцев на одного работающего будет расти. Из экономически активного населения при этом – 1134700 безработных. Это 11,5% от экономически активного населения. По другим данным их 20%. В Новосибирске их 10% от числа экономически активных. Летом этот показатель уменьшается до 8%. За четыре последних года из Сибири уехало 1 млн. человек, причем активных и квалифицированных.

2. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ТРЕНДЫ. ВЫЗОВЫ XXI ВЕКА ДЛЯ СИБИРИ

¹ Термин, введенный группой С.Градиловского, которая разрабатывала концепцию аналитического доклада Центра стратегических исследований Приволжского Федерального Округа «Государство. Антропопоток». См.: <http://www.antropotok.archipelag.ru/dok/dok01.htm>. В нашей концепции мы используем некоторые материалы, приведенные в указанном Докладе [1].

На фоне мировых и страновых трендов полупустая богатейшая Сибирь становится кладовой мира и лакомым куском для крупнейших финансово-промышленных групп и правительств, поскольку это становится жизненно важным. Таким образом, в ближайшие десятилетия начнется «битва за Сибирь». Она станет стратегически важнейшей территорией.

И либо ее просто будут делить, нарезать «кусками», либо будут создавать там урбанизированные локальные инновационные кластеры с прилегающими к ним территориями с богатой транспортной и производственной инфраструктурой, центры которой расположены в крупных сибирских городах. Пока Сибирь по-прежнему выступает как сырьевой придаток страны. Через 10-20 лет она станет полем боев, на котором будут отрабатываться новые сценарии развития или она будет последним резервом еще не высосанной земли.

Наиболее отсталые регионы и страны, встраиваясь в мировое разделение труда (точнее их встраивают), расплачиваются своими натуральными ресурсами – природными и человеческими (людьми, недрами, территориями). Это «рента отсталости». В этой ситуации если не будет меняться стратегия и политика, то мы будем расплачиваться лучшими ресурсами, не только недрами, но людьми. И, тем самым, терять территорию. Расплата идет за счет лучших ресурсов, квалифицированных специалистов (это видно по внутренней мобильности, а не только внешней миграции). Тем самым территории становятся безлюдными, пустынными.

Истощение ресурсов грозит оттоком населения и потерей территории. Например, Норильск «сидит на сырьевой игле». Он монофункциональный город. На глубоком севере пока выживает 250-тысячный город. С истощением недр он будет мертвец. Понятно, что это станет ценой за ранее принятые волевые решения по размещению производств в местах залежей полезных ископаемых. В отличие от крупного города Норильска, малые монопрофильные города, возникшие в качестве жилой зоны вокруг одного градообразующего предприятия уже исчезают с карты страны.

В стране необходимо формировать такие инновационные полигоны развития, на которых возможно было бы отрабатывать иные сценарии развития, выстроенные на основе инновационных технологий и продуктов. Иными словами, на основе производства не железа и сырьевых продуктов, а производства инноваций. Именно последнее будет являться приоритетным в экономиках развитых стран в XXI веке.

В настоящее время многие эксперты считают, что мировыми лидерами становятся не столько исходя из наличия ископаемых ресурсов, сколько исходя из высокого интеллектуального и инновационного потенциала правящих элит. С каждым годом доля инновационного капитала в общей капитализации мировой экономики растет все более ускоренными темпами.

В этой связи в современной мировой экономике конкурентоспособно то государство (и та территория), в котором все более раскрыт и задействован инновационно-управленческий потенциал. Этот потенциал и есть основная созидательная сила и конкурентоспособное преимущество современной экономики.

В этом смысле основная ставка должна делаться на инновационное развитие крупных российских городов, становление их как городов-предпринимателей, на территории которых развивается инновационная экономика. К числу этих городов несомненно должен относиться и Новосибирск, крупнейший российский город за Уралом. В этой связи уместным будем сравнить эту точку зрения со сценарием, который предлагается некоторыми западными экспертами.

В 2003 году американские авторы Ф.Хилл и К.Гэдди опубликовали исследование «Сибирское проклятье: как коммунистическое планирование забросило Россию в холод» (авторы переименовали английское выражение «ресурсное проклятье», resource curse).²

В этом исследовании они пытаются доказать точку зрения, согласно которой у нас в Сибири не недостаток, а переизбыток населения. Это объясняется тем, что в течение всего советского периода экономика развивалась экстенсивным путем на Восток, в Сибири строились заводы-гиганты. А теперь Россия вынуждена тратить огромные средства, чтобы поддерживать в этих неблагоприятных, климатических условиях созданную ранее и стареющую инфраструктуру.

В Сибири сохраняются огромные города-миллионники, а в рыночной экономике, чтобы быть эффективным промышленным центром, нет необходимости поддерживать население в 1 млн. человек. К примеру, считают американцы, Новосибирск с его населением в 1450000 жителей совершенно неповоротлив и страшно убыточен. Ему хватило бы 400 тыс., чтобы быть промышленным центром региона.

В качестве единицы измерения и сравнения степени холодности города предложен индекс – «температура на душу населения» (ТНД). ТНД позволяет сравнивать температуру одной страны с другой с точки зрения экономики. Новосибирск оказался самым холодным городом в России. Эта средняя холодная температура рассчитывается при соотношении средней январской температуры и количества жителей. Обогреть миллионный город Новосибирск гораздо накладнее и холоднее, энергозатратнее, чем маленький город за полярным кругом. Новосибирск оказался холоднее Норильска и Якутска.

В то время, как в развитых странах идет обратная тенденция: население в течение всего XX века помаленьку откатывалось на юг, в более теплые края. В США и Канаде население северных районов сильно сократилось. То есть, Канада в этом смысле становилась «теплее», а Россия становилась «холоднее».

Более того, поддержание Сибири на плаву дорого обходится в целом стране. Если подсчитать стоимость энергоресурсов и всех факторов для поддержания тепла (включая образование, здравоохранение, промышленные предприятия), то на Сибирь в год тратится примерно до 2 % экономического роста страны.

Понятно, что экономика и вся геополитика СССР строились на военной основе. Понятно, что создание на Востоке страны огромных промышленных центров с не только сырьевой, но и тяжелой промышленностью было обусловлено военной имперской политикой. Понятно, что миллионы людей были переселены на Восток либо насильно, либо на основе комсомольского энтузиазма. Началась эта переселенческая политика не вчера, а еще при Столыпине.

Но что в итоге предлагается сейчас? Куда деть 10 млн. населения, которые американцы считают лишними?

С точки зрения расселения Сибирь представляет собой несколько поселенческих коридоров вдоль транспортных линий (железнодорожных и речных), набор (но не сеть) освоенных узких тоннелей вдоль трасс. В этих коридорах – набор городов, которые представляют собой поселения, бывшие купеческие слободы и казачьи станицы. Потом они стали промышленными центрами, выполняющими те же функции пограничных городов, опор, военных поселений, с ярко выраженным военно-оборонным профилем экономики. Подавляющая часть населения (до 90 процентов), живущих в этих опорных площадках-поселениях, жителей Сибири и Дальнего Востока – это переселенцы, мигранты XX века. В целом 80% из 25 млн. жителей, живущих в Сибири, сконцентрированы в этих трассовых коридорах вдоль Транссиба и сибирских рек.

² Краткое изложение представлено в журнале «Сибирская столица», № 9-10, 2004 г.

Территория страны в целом представляет с точки зрения расселения людей несколько слоев. Чем южнее, тем выше плотность. Через страну протягивается линия транспортных коридоров, на которой нанизаны крупные очаги расселения.³

И из этих коридоров единственный на Востоке очаг, из которого можно выращивать урбанизированный кластер – это куст южно-сибирских городов с реально сложившейся кооперацией и специализацией городов.

Этот урбанизированный куст и в его центре – Новосибирск превратился в двойной граничный регион – между Западом и Востоком, между Европой и Азией. С одной стороны, в нашем регионе происходит влияние и давление западных ТНК, с другой стороны – давление китайских, индийских и других динамично развивающихся азиатских компаний. С одной стороны, Новосибирск остается европейским городом, с другой стороны он все более подвергается азиатскому влиянию с юга и востока. На этом стыке Новосибирск – самый крупный стыковой город.



По данным исследователей, в среднем на юге Сибири плотность составляет 11 чел. на кв. км. При этом в самой урбанизированной зоне юга Сибири (в треугольнике Новосибирск-Кемерово-Новокузнецк плотность составляет 86 чел./кв. км). Для сравнения: плотность населения в Центральном районе России – 60 чел., в приморских провинциях Китая – 600 чел./кв. км. В центре Европы, Германии – 23- чел./кв. км. В Бельгии – 334 чел./кв. км.

Что касается Новосибирска, то по данным демографов к 2020 году его население не уменьшится, а наоборот несколько увеличится за счет внутренней миграции из СНГ и сибирских территорий. Сейчас население города составляет 1413 тыс., в 2020 г. оно составит 1480 тыс. Но численность трудоспособного населения в Новосибирске также уменьшится: сейчас 874,5 тыс., будет в 2020г. – 804 тыс. (см. также ниже в таблицах население города на 2005 и прогнозы на 2015 г.г.)

При этом надо отметить, что население Новосибирской области становится все более городским. Как было показано выше, заселенная территория области как бы скукоживается. Как и по всей Сибири, происходит вымирание территории. Десятки деревень и поселков исчезают с карты области. На момент переписи 2002 года 42 деревни оказались без населения. Еще в 59-ти было учтено менее 10 жителей пенсионного возраста.

3. УРБАНИЗИРОВАННЫЙ КЛАСТЕР ЮГА ЗАПАДНОЙ СИБИРИ

Вся история России – это история колонизации, как говорил историк Ключевский. Через освоение больших пространств и строились большие национальные проекты. В том числе проекты США и России. Но через 50 лет всех ресурсов России будет достаточно лишь для поддержания московской агломерации. Все остальное Россия может потерять. Имперское тело у нас осталось, но ресурсов уже нет. Дело не в самих по себе миграционных потоках и колонизации, а в том, строится или не строится при этих процессах новый проект «Россия».

³ Использованы данные из исследования: Фукс Л. Расселение в Западной Сибири: Самоорганизация и управление. Итоги и проблемы. – Новосибирск: Изд. ПРО: Агентство «Сибпринт», 2003. 216 с. Также работа Л.П.Фукса опубликована в данном альманхе.

Сейчас внутренняя миграция не работает на этот проект, а наоборот расшатывает нацию и не способствует формированию национальной (не этнической, а государственной) идентичности.

По мнению авторов Концепции «Стратегии социально-экономического развития регионов РФ», подготовленной под эгидой Министерства регионального развития РФ в 2005 году, в результате осуществления длительной политики размещения производительных сил, которая проводилась в советское время, в России в настоящее время не существует практически ни одного крупного конкурентоспособного кластера как динамичной и внутренне конкурентной сети.

В то же время нам необходимы крупные национальные проекты, посредством которых будет происходить собирание нации через будущее, через самоопределение в будущем.

К таким проектам относится самоопределение крупных городов как элементов будущего каркаса страны, который призван препятствовать оттоку населения, призван собирать ее, стягивать в единое целое. Например, на юге Сибири – это куст городов Новосибирск, Омск, Томск, Кемерово, Новокузнецк, Барнаул.

Нужна связность, цельность пространства, нужны культурные городские сети и встраивание городов в эти сети и выступание в них в качестве узлов единых сетей. Города, крупные города-метрополии, с одной стороны являются узлами мировой сети, с другой ориентированы на свою локальность. Они сочетают глобальную включенность в мировые сети и локальную исключительность, выступая моторами развития регионов и стран.

Формирование *урбанизированного кластера на юге Западной Сибири* есть тот шанс развития, который необходимо использовать, чтобы сохранить за Новосибирском статус крупного города-миллионника за Уралом, сервисного бизнес-центра, находящегося в центре этого кластера.

Через освоение регионов происходит капитализация территории, прежде всего капитализация человеческих ресурсов и ядром этого процесса являются города, капитализация городской среды.

Давно известно, что города – это моторы развития регионов и стран. Это локомотивы экономического роста. Должна быть осмыслена новая роль городских властей и элит. Эта роль должна воплощаться в реализации новых городских политик: на создание условий для бизнеса, для усиления конкурентоспособности городов, на изменение роли и функции самих городских властей – от распределения ресурсов надо переходить к тому, кто создает условия и возможности (*enabler vs provider*), фокус на децентрализации и партнерстве и прочих принципах хорошего управления.

В настоящее время назрела принципиально иная стратегия пространственного развития страны, ее регионов и городов, иная политика расселения.

Старая доктрина расселения, основанная на военной индустриализации, оборонной имперской политике, устарела. А она предполагала как раз расселение миллионов на Востоке страны, строительство городов в местах, где требуется затратить значительно большие усилия для выживания людей.

Нет смысла в постоянном запугивании самих себя, что происходит отток населения из Сибири. Это естественный процесс. То, что на многих предприятиях не хватает рабочих рук – это как раз показывает не то, что это предприятие надо спасать. Это показывает то, что его надо диверсифицировать, оно не жизнеспособно, его продукция на рынке никому не нужна. Его производство надо перепрофилировать, а работникам надо создавать новые рабочие места.

Речь идет об иной управленческой политике региона, в которой ключевым моментом становится понимание места и роли человеческого ресурса. Необходимо по-иному направить свои мысли, на совершенно иную стратегическую линию: в условиях

демографического кризиса совершенно нет никакой необходимости поддерживать огромные промышленные производства тяжелой промышленности в больших сибирских городах. А это означает принципиально иную экономическую политику.

В мире создаются мировые инфраструктурные сети, в которых функции и производства распределены и создаются **урбанизированные территориальные кластеры**. В России же нет ни одного такого урбанизированного кластера (даже под Москвой). 25% всех субъектов РФ имеют монопрофильную экономику, не способную к гибким изменениям и инновациям. Экономика регионов и городов зависит от небольшого числа градообразующих предприятий. Если эти предприятия останавливаются, то целые города и регионы стагнируют. Как правило, такие предприятия входят в вертикально интегрированные национальные корпорации (как и НЗХК), которые естественно не заинтересованы напрямую в развитии и формировании новых городских политик и развитии пространственной среды городов. Например, НЗХК, поменяв хозяев, сворачивает ряд производств, закрывает свои социальные программы и сбрасывает с себя почти всю «социалку». Все эти брошенные школы и детские сады, жилье ложатся бременем на и без того испытывающий постоянный дефицит городской бюджет. Город получает новый отряд безработных и новые расходы.

Перед Новосибирском стоит задача: перевод всей городской политики и всей действительности городской жизни из модели соцгорода в модель города-предпринимателя.

Делать ставку на то, чтобы Новосибирск оставался крупным промышленным центром – не разумно по ряду соображений.

1. Ресурсы кончаются, а старая промышленность нуждается именно в таких натуральных ресурсах. Население из Сибири уезжает, а крупные заводы нуждаются в большом количестве работников.

В то же время старое производство тянет нас назад. Сохранять и поддерживать старые производства на старых предприятиях, якобы радея за полубезработных рабочих – не разумно, не рационально. Бросать миллионы на поддержание никому не нужных на ладан дышащих предприятий – это никому не нужное расточительство. А эти предприятия, особенно бывшие ранее градообразующими, переживают серьезный кризис и диверсификацию, что отражается напрямую на городской жизни

2. Большие транспортные расходы, удаленность источников сырья, транспортноемкость, доставка руды, угля, нефти. Отсюда – погоня за удешевлением за счет объемов.

3. Удаленность этих источников от потребителей. Все качается на Запад. Необходима ориентация на внутреннего потребителя.

4. Малая плотность населения. В России – 8,7 чел. на 1 кв. км. Это в 14 раз меньше, чем в Китае. В 17 раз меньше, чем в Европе. В 30 раз меньше, чем в Японии. А в Сибири и того меньше – 2,5 чел. на кв. км.

5. Слабая развитость инфраструктуры и условий для качественной жизни. Чтобы довести Сибирь до уровня жизни среднего европейца, необходимо 30 трлн. долл. (в 2005 году расходная часть бюджета России – 101,6 млрд. долл.).

6. Институциональная отсталость. Нужны социальные и политические институты, обеспечивающие условия для успешного и эффективного управления городом и регионом, для ведения бизнеса. Это в том числе относится и к налогообложению. Особенно при инвестпроектах нужно льготное налогообложение. Без него иностранный инвестор на территорию не пойдет и вкладываться не будет.

При отсутствии развитой инфраструктуры и слабых институтах – мы и вывозим сырье. Это признак слаборазвитой страны.

Если мы будем оставаться с такой же слабой и сырьевой экономикой, то нам просто не дадут спокойно доить свои ресурсы еще 50 лет. Эти ресурсы достанутся другим, нероссийским ТНК. Эти ресурсы просто скупят. И Россия потеряет суверенитет. Как это уже произошло с Грузией, президент которой получает зарплату у Дж. Сороса.

Тем самым перевод, сдвиг от соцгорода к мировому городу сопоставим и должен идти параллельно с переходом от сырьевой территории к инновационному урбанизированному кластеру.

Необходимо от ресурсного развития переходить к инновационному. Собрать страну как конкурентоспособного субъекта на глобальном рынке необходимо не из отраслей экономики, а из специально организованных инновационных кластеров, которые организованы в свою очередь на основе урбанизированной городской среды.

Не промышленность сама по себе с ее фондами, не деньги, а кадры, информация, инфраструктура и социальный капитал делают территорию конкурентоспособной и капитализированной.

В то же время в России из 1027 городов и поселков городского типа и из 152 тыс. сельских населенных пунктов только 140 точек обладают способностью к экономическому росту.

В Нидерландах есть урбанизированная зона, треугольник между Роттердамом, Утрехтом и Антверпеном. Там живут 5 млн. человек, где производят более половины всего ВВП страны. Также и куст из южно-сибирских городов может стать урбанизированным кластером, удерживающим всю Сибирь и весь Восток как единое целое, несмотря на ее сырьевой характер и огромные масштабы. Кстати, плотность населения и инфраструктурная развитость в южносибирском экономическом кластере превышает намного плотность населения в центральной части России.

Изменение профиля городской экономики происходило во всех крупных метрополиях. Все крупные мегаполисы стали сервисными центрами, освобожденными от промышленных предприятий. Например, Лондон, крупнейший мегаполис Европы. Этот город кстати космополитичен. 30 % населения Лондона – выходцы из других стран, в большинстве своем из Азии и Африки.

Лондон стал финансовым и транспортным центром, штаб-квартирой 50 тыс. крупнейших корпорация мира. 35% городской экономики приходится на финансовые и бизнес-услуги, еще столько же – на туризм, гостиничное дело, торговлю, питание, развлечения. И всего 10% – на промышленность (в 1960 доля промышленности в городской экономике составляла – 40%).

Новосибирск как раз имеет все шансы становиться таким центром урбанизированного кластера, сервисным бизнес-центром, узлом. С одной стороны, производства закрываются, промышленность диверсифицируется, образуются целые заводские пустыри. С другой стороны, на эти пустыри уже приходят разные корпорации и фирмы, в том числе и столичные, которые просят у городских властей дать им эти площади. Тем самым есть необходимость не просто в освоении пространства, а в новых правилах игры, в новых принципах городского управления (см. ниже о принципах хорошего управления).

Новосибирск давно становится узлом, сервисным центром с его региональными рынками. Он стягивает в себя не только финансовые и логистические потоки, но прежде всего человеческие ресурсы. Люди едут сюда для бизнеса, на каникулы, в отпуск, для развлечения, для организации различных симпозиумов и конференций. Новосибирск становится деловым, финансовым, информационным центром региона. Это тянет за собой необходимость новой туристической, культурной, образовательной политики, развития сети инфраструктур, которые бы обеспечивали реализацию этих политик.

Выше сказанное влечет за собой принятие таких решений, как освобождение территории города от крупного и устаревшего производства и насыщение его информационными, управленческими, финансовыми, сервисными, образовательными услугами, формирование крупных управленческих консалтинговых бизнес-центров, которых пока фактически нет.

Необходимо учесть выгоду, которую имеет Новосибирск: он в отличие от многих российских городов не имеет явно выраженной монопрофильности и моноукладности. В нем есть та разноголосица развития, разновекторность, многосценарность, которую необходимо превратить в ресурс развития.

Тем самым южно-сибирский регион с его рядом городов может стать одним из **опорных регионов, несущих на себе каркас развития страны**. Этот кластер может стать центром инновационной инфраструктуры, в котором развиваются как раз новые городские среды – инновационные, торговые, образовательные, стимулирующие приток главного ресурса – человеческого и помогают капитализировать этот регион и его города.

Данное предложение корреспондирует со стратегическими предложениями, выдвинутыми в «Концепции стратегии социально-экономического развития регионов РФ», разработанной экспертами Министерства регионального развития РФ (см. выписку из концепции в Приложении 2 нашей концепции)

4. ДВЕ МОДЕЛИ НОВОСИБИРСКА: МОДЕЛИ СОЦГОРОДА И ГОРОДА-ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯ

Следует отметить, что доктрина социалистического расселения возникла в конце 20-х годов прошлого столетия в недрах центральных органов государственного управления (Госплан СССР) как прямой ответ на теоретические идеи по размещению промышленности германского экономиста А.Вебера. Авторы-разработчики первого генерального плана развития народного хозяйства страны построили концепцию планового социалистического расселения в виде противопоставления принципам капиталистической экономики.⁴

Так, А.Вебер утверждал, что квалифицированные рабочие кадры требуют того уровня жизни и качества жилой среды, к которому они привыкли в крупных городах. Поэтому строить промышленные предприятия необходимо как можно ближе к месту размещения рабочей силы. Это более выгодно, нежели строить новые города возле мест добычи и переработки сырья. Этому противостоит принцип планового социалистического расселения, который гласит, что при плановом хозяйстве стихийный веберовский закон агломерации не действует. Кроме того, «экономическая выгода» как главный фактор размещения промышленности по Веберу в рамках планового ведения хозяйства был отброшен.

Действительно, дальнейшая практика социалистического расселения показала, что идеи по целенаправленному управлению процессами жизни советских людей отлично реализуются. Рабочую силу легко можно перемещать в нужное место и в нужном количестве. Понятно, что доктрина социалистического расселения имела идеологические основания, каковыми были «пролетарское принуждение во всех формах» и «государственное рабовладение», обоснованные теоретиками партии (Н.Бухарин).

Как отмечают исследователи, за практикой принуждения стоял методологический тезис о том, что естественные процессы преобразования общества слишком медленны и хаотичны для того, чтобы реализовать идеи нового социального общества. Развитие есть искусственно организуемый процесс, а хозяйственные системы должны организовываться

⁴ Истории становления концепции соцгорода и формирования социалистической градостроительной политики и разработки генпланов в городах СССР посвящено специальное исследование: Меерович М.Г. Биография профессии. Очерки истории государственной организации профессии архитектора в СССР (1917 – 1941 г.г.). – Иркутск, Изд-во ИрГТУ, 2002.

сознательно на основе точных расчетов. Данный методологический подход был распространен не только на хозяйство, но и на жизнь вне производственного существования людей.

Жизнь человека вне производства была представлена как обслуживание процесса производства. Отсюда логично вытекал вывод о том, что все проявления жизнедеятельности рассматривались в качестве средств обеспечения трудовых потенциалов, восстановления сил трудящихся для дальнейшего исполнения трудовой повинности. Отсюда понятно, что все неконтролируемые проявления жизни должны быть исключены, а свободное время трудящихся должно быть измерено и регламентировано.

Теоретические обоснования внеэкономического принуждения были реализованы впоследствии в размещении социалистических городов и принципов их устройства. Так, с 1932 года население привязывается к селитьбе введением паспортов и пропиской в целях «лучшего учета населения городов, рабочих поселков и новостроек и разгрузки этих населенных мест от лиц, не связанных с производством и работой в учреждениях ...».

Для понимания сути дискуссии конца двадцатых годов о социалистическом расселении следует осмыслить позицию Госплана, которая и была реализована всей последующей практикой построения социализма в стране. Обсуждался кардинальный вопрос: как строить социализм, если хозяйственные механизмы, управление работают по-старому? Стало ясно, что старые исторические города совершенно не приспособлены для разрешения задач построения социализма и что для организации социалистического быта их действительно нужно «снести с лица земли» и заменить поселениями совершенно иного типа (Л.Сабсович).

Под новые задачи, начиная с 30-х годов, была реорганизована и профессиональная деятельность архитекторов и градостроителей. Произошло огосударствление профессии и отказ от сосуществования альтернативных творческих позиций. Альтернативность профессионального мышления оказалась помехой для реализации принятой государственной политики индустриализации. Проектная деятельность была стандартизирована и технологизирована. Поскольку потребовались конкретные критерии правильности проектных решений, то субъективное личностное знание мастеров архитектуры было заменено на упрощенные, но доступные пониманию чиновников государственного аппарата описания продуктов архитектурной деятельности. В основу критериев оценки были положены такие параметры объекта проектирования, которые можно выразить в числовых величинах (санитарные, технические, планировочные, экономические и пр.). В свою очередь качественные характеристики проекта (культурно-символические, стилистические, образные, композиционные), которые нельзя перевести на рациональный язык не учитываются при приемке и утверждении проектной документации.

Можно смело утверждать, что стоящие сегодня перед нами проблемы разработки концепции развития Новосибирска, так или иначе связаны с тем, что стереотипы профессионального сознания и представления об объекте проектирования никуда не исчезли. До сих пор функциональные и типологические представления об объекте лежат в основе официально принятой системы архитектурного и градостроительного проектирования в стране. Такие представления есть отголосок теоретических положений «функционализма» и разработок конструктивистов 20-х годов, которые рассматривали объект проектирования в качестве орудия материально-пространственного обеспечения процессов жизни и деятельности людей. Жизнедеятельность людей представлялась как конечный набор бытовых и производственных процессов.

Графически эти процессы локализовались как зоны, где осуществляются однотипные действия (наши так называемые «функции») и как связи между зонами, по которым осуществляется перемещение между зонами. Совокупность зон и связей образует функциональную структуру, которая и есть объект проектирования. Вместо

непрерывной текучести и «диффузии» процессов принимается их условное статичное изображение – редуцированная схема, которую можно по-разному трансформировать.

Таким образом, ситуация разработки концепции развития Новосибирска предполагает выделение идеологических оснований концепции социалистического расселения, а также пересмотр самих теоретических моделей города как объекта градостроительного проектирования.

Имперская политика СССР воплотилась в том, что на Востоке страны были созданы крупные города, и даже города-миллионники, которые с точки зрения освоения среды и территории, с точки зрения энергозатрат являются большой роскошью.

Захват территории, формирование экономики и политики прежде всего с точки зрения оборонных заказов, а не с точки зрения качества жизни жителей, связанная с этим и миграционная политика, построение форпостов на Востоке воплотились в то, что Новосибирск стал крупнейшим форпостом на Востоке. Стал городом-заводом, на территории которого расположились крупные предприятия а вокруг них – жилые районы. Территория города представляет собой такое лоскутное одеяло, набор крупных кусков-фрагментов вокруг предприятий (оловокомбината, Сибсельмаша, НАПО им. Чкалова, НЗХК) а между ними – лакуны и разрывы, пустыни, пустыри.

Весь город является набором спальных районов вокруг крупных заводов-предприятий и научно-оборонных зон – НАПО Чкалова, НЗХК, Сибсельмаша, Оловокомбината. Первомайский район сложился вокруг ж/д узла, Академгородок – вокруг строительного комплекса привилегированной отрасли (Минсредмаш).

В настоящее время российские города переживают ситуацию перехода. Они пока еще находятся в рамках модели соцгорода. Стратегической задачей становится перевод крупнейших российских городов, к числу которых относится и Новосибирск, в модель города-предпринимателя.

Сравним эти два концепта. В качестве главного критерия для сравнения возьмем ключевой и показательный: качество жизни конкретного горожанина, жителя города.

Соцгород	Город-предприниматель
Соцгород – искусственное поселение. Результат имперской политики. Результат искусственного внешнего управления центральной власти.	Город – результат естественной логики развития. Город – как форма организации жизни сообщества. Человеческое общежитие и управление этим общежитием.
Город – искусственное поселение, образование как результат искусственной военной индустриальной политики.	Город как естественное собрание людей. Результат коллективного естественного договора жить и управлять жизнью сообщества.
Главные стратегические вопросы развития города решаются вне города, в центральном правительстве.	Люди сами решают, как развиваться городу. Мировой город не отделим от степени развития гражданских институтов.
Главный критерий развития – производство. Человек при производстве. Горожане – это рабочее население при производстве.	Производство и повседневная жизнь горожан разведены. Главенство жизни над производством.
Принудительная трудовая повинность, тотальное планирование.	Свободное перемещение труда и ЧР. Мобильность населения.
Искусственное распределение материальных и иных благ и услуг.	Саморегуляция и самоуправление, партнерство. Внутренние практики и процедуры принятия решений самим городским сообществом.
Управление из центра. Городская администрация – власть, распределитель	Самоуправление. Управление сообщества, нет центра и периферии. Городская

благ. Горожане не управляют своим городом.	администрация – партнер, фасилитатор и создающий возможности для развития, координатор.
Искусственная и централизованная организация труда, отдыха и быта.	Живая самоорганизация работы.
Качество жизни измеряется по количественным показателям, метрам, объемам, квадратам.	Качество жизни изменяется по качественным показателям (стиль жизни, степени свободы).
Городские стандарты – метры, пайки, блага.	Городские стандарты – качественные, с точки зрения принципов мирового города: доступность услуг, их многообразие, возможность мобильности, связности территории, внутренняя прозрачность городских пространств. Концентрация и многообразие услуг на один квадратный метр.

Черты города-предпринимателя

В качестве дополнения необходимо сказать, что город-предприниматель – это открытая структура, в развитии которой необходимо учитывать внешний и внутренний контур.

1. Внешний контур означает включение города как единицы, узла в мировую сеть городов и в пространство мировых потоков информации и капиталов.

Внутренний контур означает такое понимание города как поселение, то есть «мир». Люди решают свои проблемы всем миром. Город существует для «мира», то есть для тех, кто в нем живет, для городского сообщества. Город – это мир, сообщество граждан.

2. Как следствие обоих контуров: реализация миссии предпринимателя предполагает иную управленческую модель города, иную структуру управления и в целом иную управленческую политику города. Политику на основе принципов самоорганизации, самоуправления, привлечения граждан, открытых общественных экспертиз, мониторинга развития и т.д. (см. принципы «хорошего управления»).

3. Выше сказанное сопрягается с главной идеей экономического развития города-предпринимателя: усиление капитализации территории за счет увеличения привлекательности и конкурентоспособности. Последнее возможно как раз за счет создания условий, удобных, комфортных, привлекательных и выгодных для всех групп населения.

4. Только как следствие всех четырех тезисов и возможна реализация новой миссии города – миссия столичности.

На языке пространственного развития город-предприниматель означает:

1. Это город, строящийся не иерархически, а полисферно. Нет в городе явно выраженного центра и периферии. Любая точка активности имеет право на существование и развитие. Город не управляется из одного места. Пространство города в своей степени активности и концентрации услуг распределено в разных местах.

2. Город не разделен на специализированные зоны. В нем не выделяются специальным образом такие зоны, как жилая, общественно-деловая, рекреационная, производственная, охраняемая и др. В пространстве города соседствуют разные функции, виды и типы городских сред. В отличие от соцгорода с его монофункциональными зонами здесь выстраивается естественным образом «космополитическая» городская среда, диффузная и полифункциональная.

3. В городе в принципе может быть востребована любая функция, удовлетворена любая потребность. Эти функции, услуги и потребности рождаются и умирают. Никто из

единого центра не руководит их появлением. Богатая среда сама порождает эти потребности и сама их потребляет и за ненадобностью ликвидирует.

4. Отсутствует в принципе деление на город и негород. Город-предприниматель – это не просто урбанизированная среда, это среда, в которой в принципе создается возможность для появления различных функций и возможность для появления любой функции. Любая функция может быть доступна любому обитающему в городе-предпринимателе.

5. Разветвленная богатая инфраструктура, создающая условия для доступности, открытости, потребляемости, востребованности любой функции.

На примере Новосибирска, который находится на периоде перехода к городу-предпринимателю, можно рассмотреть несколько сценариев развития.

1. **Линия развития города как промышленного и научного центра.** Предполагает сохранение научного и промышленного потенциала, диверсификацию производств, привлечение инвесторов в промышленность, формирование активной промышленной политики.

2. **Линия развития города как торгово-транспортно-сервисного центра.** Предполагает создание транспортного узла, логистических центров, крупного регионального транспортного модуля.

3. **Линия развития города как инновационного информационного центра.** Предполагает создание информационных инновационных технопарковых зон, развитие и внедрение передовых высоких технологий. Формирование рынка информационных, финансовых, образовательных услуг.

В пределах каждая линия развития предполагает определенный тип городского развития. Специфика ситуации заключается в том, что Новосибирску некоторое время придется сочетать все линии и сценарии развития.

Директор ИЭиОПП СОРАН, академик В.В.Кулешов также рассматривает три сценария Новосибирска – в зависимости от того, как сложатся отношения Новосибирска с центром и на чем будет сделана ставка. В этой связи сценарии могут быть следующие (в модифицированном виде авторов этого текста).

Сценарии	Содержание сценария	Управленческая модель	Показатель конкурентоспособности
Инерционный	Без управленческого воздействия, внешнее влияние, сохр. status-quo	Административная с вялой властью на местах и директивным влиянием центра	Вчерашний потенциал, который тает
Промышленно-транспортный центр	Восстановление роли промышленности и транспорта	Адм.-директивная модель на всех уровнях	Новые товары на конверсионных производствах
Сервисный инновационный центр	Научно-исследовательские, финансовые, образовательные, информационные услуги	Партнерская	инновации

Новосибирск является примером многослойности и многопрофильности развития. У него сейчас несколько разорванных кусков городского пространства. У него нет

«московской матрешки». У него не было эволюционного многовекового развития. Он сразу искусственно строился и развивался из разных центров, вокруг предприятий. Между этими эпицентрами образовывались межгородские пустые пространства. В этой ситуации разорванность и многосценарность необходимо превратить из минуса в плюс, из тормоза – в ресурс развития.

С учетом современных тенденций развития, анализируя складывающееся территориальное развитие Новосибирска, можно допускать, что в настоящее время все более начинает доминировать сценарий развития города как **сервисного бизнес центра**. Об этом прежде всего говорят новостройки на территории города, площадки, выделенные под торговые склады, бизнес-центры, рынки, торгово-развлекательные центры. Это показано на карте города (прилагается). По количеству этих точек на карте города, по набору функций эти новостройки прежде всего говорят о росте предпринимательской активности, об активности бизнеса прежде всего торгово-развлекательного, информационного, сервисного характера.

5. НОВЫЕ ТРЕНДЫ В ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВЕ И КОНЦЕПЦИЯХ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ. ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ И СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ. НОВЫЙ УРБАНИЗМ.

Понятие «пространственное развитие» утвердилось в западном менеджменте уже к началу 70-х годов XX в. Но оно стало употребляться излишне расширительно и не может быть буквально переведено на русский язык. Spatial Development является составной частью более общей практики управления, связанной со стратегическим планированием (Strategic Planning).

В свою очередь стратегическое планирование является в настоящее время необходимой практикой управления большими целостностями, такими, как страна, регион, крупный город.

При всей разнице опыта управления между Россией и Западом базовый смысл стратегического планирования все равно должен быть сохранен в российской практике управления. Он заключается в следующем:

- объектом управления является не готовая территория, не готовая целостность; объект управления вырезается на территории теми субъектами управления, которые осуществляют управленческое воздействие,
- рамка стратегического предполагает дальнюю перспективу и необходимые практики аналитики, прогнозирования,
- в этой связи необходимы такие институты управления, как прогнозирование, проектирование, мониторинг развития,
- в практике стратегического планирования участвуют все стейкхолдеры, живущие на данной территории, которая вырезается как объект управления.
- необходимой частью стратегического планирования становится так конкретная территория, жителями которой являются сами субъекты управления.

В этой связи управление пространственным развитием является составной частью стратегического планирования.

Как сказано в докладе ЦСИ ПФО «Россия. Пространственное развитие», «относительно недавнее понятие «пространственное развитие» оказалось сразу же прочно привязано к содержанию «стратегического планирования» через инструментальное понятие «пространственное планирование». Было, наконец, осознано, что всякое стратегическое планирование (соответственно, аналитика и прогнозирование) осуществляется в пространственных координатах — непосредственно или опосредованно, через юридические или финансовые институты. Более того, практически повсеместно в

мире было осознано, что стратегическое планирование, стратегическое мышление в целом невозможно вне пространственных координат действия».⁵

Опыт разработки и реализации концепции пространственного развития и внедрения проектно-программного подхода в ПФО показывает, что только за счет мобилизации интеллектуальных ресурсов, координации и партнерства власти, бизнеса и активного населения дает эффект – прирост объема локального продукта на 5% на муниципальном уровне.

В то же время расчеты экспертов показывают, что только из-за неэффективной пространственной организации страны, нерационального расселения, распределения интеллектуального и трудового и экономического потенциала на территории страны страна теряет 2-3% ВВП ежегодно. На уровне крупного огорода эта цифра может меняться в сторону увеличения.

Далее под пространственным развитием мы будем иметь в виду такую организацию всего множества управленческих работ, которые своей целью имеют переоформление территории города с точки зрения превращения ее в объект капитализации за счет усиления привлекательности и конкурентоспособности территории.

«Новый урбанизм»

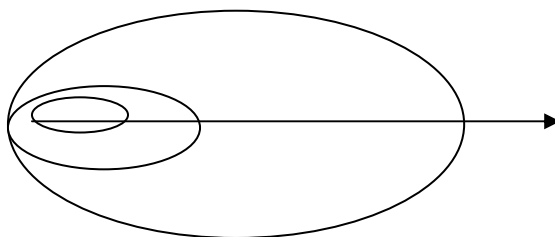
Далее для понимания ситуации в современном градостроительстве и концепциях пространственно развития необходимо учесть те достижения и наработки, которые предлагает передовая урбанистическая мысль.

Согласно последним данным различие крупных городов на Западе и в России сильно преувеличено. Крупные города, особенно миллионники испытывают одинаковые проблемы как на Западе, так и в России. Поэтому жестко разделять соцгород и западный город – не правомерно.

Все крупные мегаполисы испытывают мощную тенденцию расширения, расплзания, но при этом становятся неудобными для жилья, становятся непривлекательными для населения. С этим связано развитие пригородов, country-side. Но эти пригорода также не удобны для жилья. Люди там ночуют, не живут. Приезжают туда на машинах. Пешком там не гуляют, не ходят. На машинах ездят в магазины, в большой город, в театр, кино, на отдых и проч. Общественный транспорт не развит или почти отсутствует.

Огромные мегаполисы становятся тогда такими монстрами с историческим, культурным и деловым центром и с концентриками вокруг центра, в которых расположены жилые спальные районы. А за городом или на окраинах сосредоточено производство, гипермаркеты, склады и проч. Окраины становятся нахаловками, криминогенными зонами. В том числе и местами для проживания мигрантов и городской бедноты.

Получается концентрическая модель большого города, классическим вариантом которой является Москва.



⁵ Глазычев В., Щедровицкий П. Россия. Пространственное развитие. Доклад Центра стратегических исследований Приволжского Федерального Округа за 2004 год.

И тогда само развитие города есть расползание и наслоение кругов вокруг центра. Чем дальше от центра, тем сложнее добираться до него, тем сложнее прокладывать трассы, тем сложнее обслуживать эти территории. И эти концентры становятся социально и экономически разными по уровню жизни. Население группируется по разным районам – для богатых, бедных, мигрантов и проч.

Новосибирск – соцгород, который исторически развивался не в явном виде по концентрикам, а вокруг крупных промышленных предприятий. Тем самым на его территории образовалось несколько промышленных зон, вокруг которых размещались спальные районы. При этом для жителей существовали расчеты с точки зрения социального минимума (пешеходная и транспортная доступность основных объектов соцкультбыта и т.д.). В соцгороде эта доктрина работала. В настоящее время с одной стороны такие отдельные зоны стали мешать развитию города. С другой стороны, это можно использовать как ресурс для пространственного развития.

Нет необходимости сочинять новую утопическую модель искусственного города вне всякой привязки к конкретной территории конкретного города.

В силу того, что в соцгороде были образованы несколько центров (общегородской и несколько более локальных центров), то это надо превратить в ресурс развития. Это задает возможность развивать город как полицентрическое целостное образование, а не как концентрический мегаполис.

В США в настоящее время развивается движение «Новый урбанизм», которое как раз проповедует идеологию отказа от крупных мегаполисов со своими бизнес-сити и торговыми моллами (mall, торговый центр, супермаркет с подземными стоянками). Идеология нового урбанизма есть сочетание лучших идей мирового города и соцгорода.

Главным принципом здесь является принцип – город для жителей, поворот города к жителям.

Здесь город представляет собой сообщество, некое единство городских сообществ, общин, территориально самоорганизованных и живущих на единой единице территории.

Это воплощается в подход, согласно которому люди должны иметь возможность жить, работать и отдыхать в одном месте, а также при желании иметь доступ к любой точке большого города.

В связи с этим новый урбанизм базируется на принципах.

1. Главенство пешехода. Пешеходная доступность микрорайона, где живет и работает житель. 500 метров – расстояние на работу, в магазин, метро, до детской площадки, кино, место отдыха. Доступность любой точки зоны пешком без машины. Радиус в 500 метров образует радиус территории общины. Она образует «соседство», общину, самоуправляемую единицу.

Это соседство отличается от спальных районов тем, что она управляется исходя из самой собственной достаточности и самоорганизованности. Она не прикреплена к заводу. И живет и организуется с точки зрения удобства и привлекательности жителей. В нее не загоняют, насильно не селят. Жители сами выбирают ту или иную общину для жизни и работы.

2. С этим связана роль скоростных магистралей, которые пронизывают территорию как спицы в колесе. На спицах как на шампурах нанизаны эти сообщества как локальные центры. Так же как нанизаны города по железнодорожным магистралям. Тем самым эти центры и миницентры разгружают исторический центр от излишней концентрации функций. Но одновременно общегородской центр является доступным для любого жителя любой общины.

3. Отсюда – особая роль скоростного удобного общественного транспорта (скоростной трамвай, метро, городская электричка, автобус, монорельсовая дорога).

4. Границы в новом урбанизме проводятся естественные (скоростные магистрали, скверы, открытые пространства, рекреационные зоны). Территория города не разрезается искусственным образом. Границы разделяют город на самостоятельные зоны и кластеры, которые не страдают от своей самостоятельности, поскольку связаны в целое магистралями и инфраструктурой.

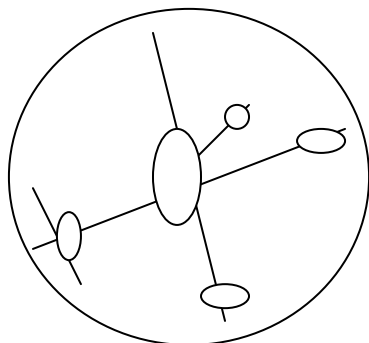
5. У каждой общины и соседства есть свой миницентр со своим лицом (храм, площадь, административное здание). Свой общественный центр, свой торговый молл.

6. Единство и цельность города в целом. Нет деления на богатые и бедные районы. Во всех соседствах есть различные варианты для жилья и работы. Нет выделенных даунтаунов и чайнатаунов.

7. Исторический центр открыт для всех и не только как музей, а как открытое пространство в том числе для жилья. Создаются условия для жизни везде, в любом месте. Любое место имеет право быть заселенным разными жителями.

Тем самым модель города по новым принципам урбанизма выглядит как полицентрическая разнородная «клякса» с несколькими центрами в разных планировочных зонах.

Новосибирск естественным образом может перерасти в эту модель, используя преимущества своей модели соцгорода. Соседства со своими центрами нанизаны на «шампуры» скоростных магистралей и задают различные вектора пространственного развития большого города.



6. ПРИНЦИПЫ ХОРОШЕГО УПРАВЛЕНИЯ И НОВАЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.

В мировой практике управления городами и бизнес компаниями уже давно применяются так называемые принципы «хорошего управления» (good urban governance). В рамках ООН разработана программа UN-HABITAT.

В этой программе UN-HABITAT изложены и описаны следующие принципы «хорошего управления»:

1) *устойчивость всех направлений городского развития.* Соблюдение баланса различных направлений для удовлетворения всех социальных, экономических и экологических нужд настоящего и будущих поколений;

2) *децентрализация управления и ресурсов* на основе принципа субсидиарности – солидарной ответственности. Распределение ресурсов и ответственности на уровни, соответствующие эффективно и рентабельно осуществлению услуг;

3) *равноправность доступа к процессу принятия решений и основным городским ресурсам.* Привлечение к процессу принятия решений и городским ресурсам, к разработке, реализации и мониторингу деятельности всех участников гражданского общества;

- 4) *формирование различных видов партнерства*, в том числе с бизнесом, для достижения общих целей;
- 5) *создание адекватной среды возможностей для всех участников*, необходимой для их участия в процессе принятия решений и в процессе городского развития;
- 6) *прозрачность и подотчетность ответственных лиц и других ключевых фигур*;
- 7) *использование всех достижений информационных и коммуникационных технологий* для поддержания хорошего городского управления и устойчивого городского развития;
- 8) *стратегическое видение целого* (компании, города, региона);
- 9) *мониторинг* по отслеживанию процессов;
- 10) *привлечение граждан к управлению территорией, городом, компанией*.

На основе названной программы принята концепция «Открытого Города», в основании которой лежит новая идеология управления городскими территориями.

Вкратце идея открытого города сводится к следующему:

Процесс принятия решений, открытый для участия всех граждан, является центральным в хорошем городском управлении. Открытый процесс принятия решений – практическое средство проведения в жизнь принципов Хорошего Городского Управления.

Смысл и соль новой идеологии хорошего управления фактически означает то, что делается ставка на развитие **социального капитала**, то есть в конечном итоге на активность граждан. Каждый имеет право и возможность участвовать в управлении и принимать на себя ответственность.

Но в таком случае новая практика партнерства требует и готовности меняться. Человек, вовлекаемый в новую практику управления, должен сам меняться и становиться *предпринимателем* в своей собственной частной жизни и в обществе. И он должен управлять своими изменениями.

Институты гражданского общества, построенные на принципах солидарной ответственности и партнерстве, нужны еще и для того, чтобы осуществлялся естественный оборот и поиск лучших людей и идей, проектов и инициатив развития. Нужен институт городских общественных форумов, гражданских конгрессов, на которых происходит отбор и поиск таких проектов, идей и людей.

Эти институты запускают процесс общественной экспертизы проектов городского развития. Через процедуру общественной экспертизы проходят эти проекты, концепции городского развития и получают свою легитимность в глазах всех граждан городского сообщества.

При реализации принципов хорошего управления формируются те правила игры, те прозрачные нормы, которые учитываются всеми членами стратегического партнерства – власти, бизнеса и общества. В таком случае при договоренности об этих правилах, при условии наличия экспертиз и тендеров понятным становится – кому и на каких условиях передать тот или иной участок земли, тот или иной заброшенный пустырь и заброшенные цеха завода.

С учетом всего выше сказанного предлагаются следующие идеи к градостроительной политике в новых условиях.

Нужен не сам по себе генплан, а стратегия и политика. То есть управление процессами по **созданию условий**, способствующих капитализации территории, увеличению ее привлекательности и конкурентоспособности.

Таким образом, пафос концепции пространственного развития заключается в следующем:

Необходимо формирование таких правил и норм городской жизни, при которых на территории города размещаются производства, бизнесы и сервисы, которые

увеличивают привлекательность и конкурентоспособность территории. Это в свою очередь капитализирует территорию, ибо привлекает людей и капиталы.

На языке пространственного развития сказанное означает, что необходимо создание таких зон и узлов развития на карте города, на которые привлекаются инвесторы, увеличивающие привлекательность этих мест и зон и за счет этого осуществляют узловую и точечную капитализацию территории. Необходимо осознанно подойти к реально сложившейся ситуации на территории города и выделить уже оформившиеся узлы развития и точки роста. Данные узлы и точки роста необходимо превращать в локомотивы развития всего города.

В таком случае объектами управления становится не просто вся территория города, на поддержание и развитие которой всегда не хватает ресурсов, а конкретные точки и планировочные зоны. Точнее, к конкретной планировочной зоне необходимо применять и конкретную градостроительную политику. Последняя не может быть одинаковой во всем городе.

Среди городских планировочных зон должны быть выделены зоны развития, инфраструктурные узлы развития, выполняющие роль каркасных несущих точек, на которых держится вся энергетика развития крупного города (инновационные парки, технопарки). Эти зоны выполняют роль инновационных авангардных зон, то есть источников самостоятельной активности и внедрения новых идей и бизнесов, за счет них и через них увеличивается пространство развития города в целом.

На основании таких зон и узлов составляются функциональные карты города, карты развития городской среды.

Нет необходимости обозначать и заполнять всю территорию города и собирать все обилие эмпирического материала. Его трудно собирать по разным ведомствам. Информация зачастую противоречива и обрывочна. Надо обозначить на карте города:

1. Ключевые узлы развития (узлы капитализации)
2. Инфраструктурные ресурсы города
3. Коммуникации всех видов, включая дороги и магистрали, связывающие эти узлы.

Необходимо разрабатывать нормативную базу по формированию этих узлов развития (правила игры, условия получения территории, аукционы, тендеры и проч.)

Необходимо создание инфраструктуры управления развитием города, то есть управления прежде всего узлами развития. Имеется в виду не создание ведомств и учреждений, а создание таких институтов городской политики, которые обеспечивают практику управления развитием, обеспечивают институционализацию управления развитием.

Речь идет о таких институтах, как институт открытой экспертизы, институт мониторинга процесса развития, институт проектирования, институт консалтинга по проблемам городского развития, институт аудита городского развития. Таким образом, необходима институционализация всех работ, связанных с пространственным развитием города.

Параллельно необходимо составить карту расселения социального капитала, то есть активного населения (его работа, покупки, пользование различного рода услугами). Где и какие группы населения живут, какие доходы имеют, их стратификация, состав. Это можно сделать через выборки и фокус группы. На основе этого можно судить о количестве и качестве необходимых услуг в разных районах города.

Параллельно необходимо составлять карту занятости и мобильности населения, трудовых ресурсов города.

В итоге необходимо иметь пакет карт пространственного развития города:

образовательная, медицинская, культурная, экономическая, управленческая, каждая из которых на языке своих показателей повторяет территорию города и прежде всего узлы развития и точки роста.

Данные карты составляются на электронных носителях, в них вбиваются паспорта объектов с сопоставимыми паспортными данными, объекты наносятся на карту, карты постоянно обновляются. На основе данной оперативной картографии составляется электронный атлас города.

Без ведения подобного картографического мониторинга реальная практика пространственного развития и управления не возможна.

7. ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЙ ДИСБАЛАНС. АНАЛИЗ СИТУАЦИИ

Из выше сказанного становится понятным, что привычное административно-территориальное деление города давно стало не эффективным. Более того, к разным районам города необходимо применять разные управленческие действия.

В то же время в связи с тем, что существующая социально-экономическая статистика по Новосибирску привязана к территории только через его административное деление на 10 районов, мы вынуждены использовать именно его. Но полезно сразу отметить недостатки такого административно-территориального деления.

Прежде чем перейти к выделению разных типов планировочных зон остановимся на анализе ситуации, которая сложилась в существующих 10 административных районах. Рассмотрим территориальное развитие этих районов с точки зрения тех показателей, которые приводятся в Приложении 1 (см. Таблицы 1-6). Они дают более точную картину, показывающую сложившийся в городе территориальный дисбаланс.

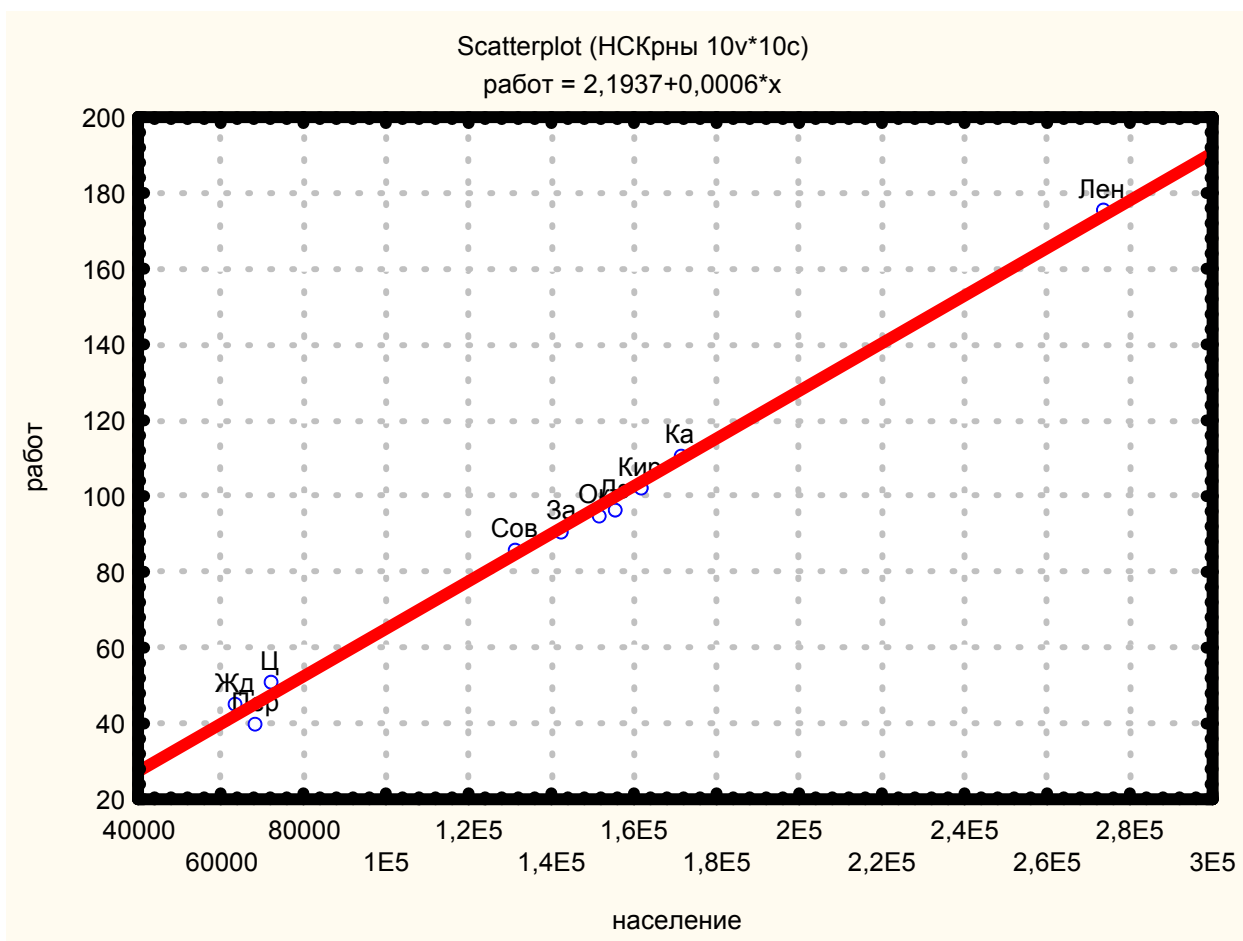
Эти показатели следующие:

- соотношение численности населения и численности работающих,
- соотношение численности работающих и числа вакансий рабочих мест,
- соотношение плотности населения и обеспеченности жильем в расчете на 1 человека,
- соотношение плотности населения и плотности транспортной сети (км улиц на площадь),
- соотношение плотности населения и удельной плотности транспортной сети (метров улиц на 1 тыс. населения),
- динамика распределения пассажиропотоков между различными видами транспорта.

Прежде всего, деление города на административные районы неравномерно с точки зрения учета соотношения: численность населения-занятость. На Графике 1 показано, что как по числу занятых, так и по численности населения административные районы Новосибирска делятся на две группы плюс один район. Сначала об этом отдельном районе, название которого – Ленинский. Он – пятая часть Новосибирска по населению и территории. Напомним, что всего в Новосибирске 10 административных районов, так что Ленинский район – двойной.

График 1

Распределение районов по численности населения
и численности работающих



Три района из десяти (Железнодорожный, Центральный, Первомайский) обладают, напротив, почти вдвое меньшей средней численностью населения, чем у основной части административных районов.

Два центральных района (Центральный и Железнодорожный) занимают по одному проценту территории, но в них проживает 10 % горожан. С другой стороны, всего три других городских района (Советский, Первомайский и Заельцовский) занимают 47% территории, почти половину, но проживает в них 24% жителей города, менее четверти.

Казалось бы, само собой напрашивается объединение двух центральных районов, граница между которыми сугубо формальная, проведена искусственно. Оба района представляют собой целостный элемент на карте города.

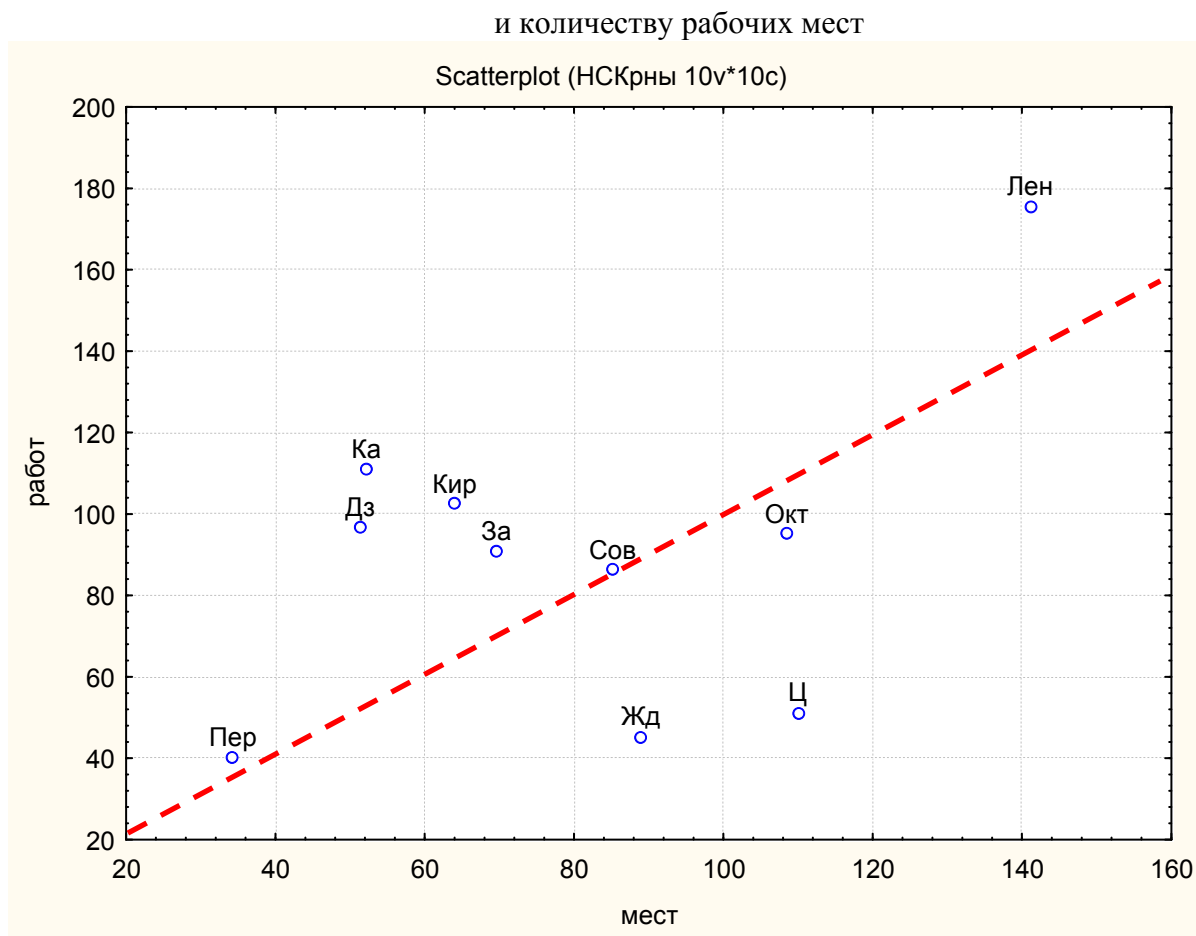
Разные размеры административных районов усложняют управление городом, тем более, что сами районные администрации представляют собой лишь территориальные подразделения мэрии, не имеющие права на принятие самостоятельных решений (не имеют своего бюджета, работают по смете, утверждаемой мэром и т.д.).

Поэтому рано или поздно, но нам придется решать вопрос об изменении административного деления города, которое должно в большей степени соответствовать реальной ситуации пространственного развития города.

На неравномерность распределения населения между районами накладывается также неравномерность распределения рабочих мест (см. График 2). Одно усугубляет другое.

График 2

Распределение районов Новосибирска по численности работающих



Видно, что избыток рабочих мест (область под пунктирной линией) отмечается только в трех компактно расположенных административных районах. Еще в двух районах наблюдается баланс работников и рабочих мест. В половине районов города объективно сформировался дефицит рабочих мест. И это, преимущественно рабочие районы, в которых остановились (полностью или частично) крупные промышленные предприятия.

Таблица 1

Баланс рабочей силы и рабочих мест
по двум группам районов

	Работников	Рабочих мест	Расхождение
Три трудонедостаточных района	191,6	307,3	-115,7
Пять трудоизбыточных районов	576,4	378,3	198,1
Итого	768	685,6	82,4

Цифра избытка труда по пяти трудоизбыточным районам (198,1 тыс.) в 2,4 раза больше, чем итоговый баланс численности работников и количества рабочих мест (82,4 тыс.). Это означает, что проблема безработицы почти в полтора раза более значима для транспортников, чем для служб занятости. Иными словами, при нормальном и относительно дешевом городском транспорте безработица будет сокращаться быстрее, чем при создании новых рабочих мест. Поэтому планирование расселения должно дать больший эффект для повышения уровня жизни новосибирцев, чем строительство новых промышленных предприятий. Таким образом, к сказанному выше относительно выбора пути развития Новосибирска можно добавить следующее. Для обеспечения жителей

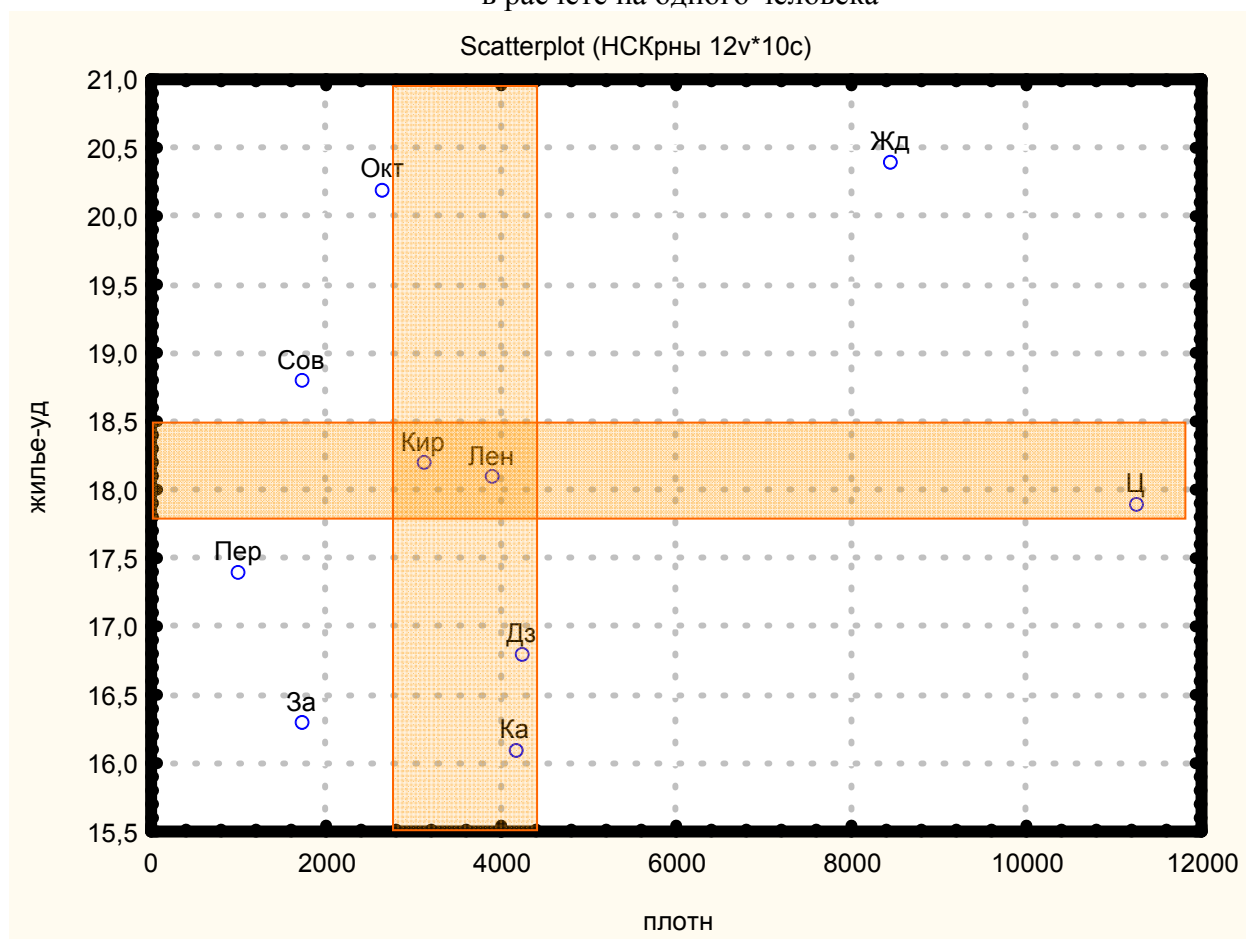
города работой следует проработать новые транспортные схемы обеспечения внутригородской трудовой мобильности.

Убеждает в этом и распределение районов по обеспеченности жильем в расчете на одного человека. Два левобережных района (Кировский и Ленинский) находятся в центре поля «обеспеченность жильем – плотность населения» (см. График 3). Отметим, что в Новосибирске нет районов, где при высокой плотности населения было бы низкая (относительная) обеспеченность жильем. И есть только один район, где высока обеспеченность жильем при высокой плотности населения (Центральный).

Два района (Советский и Октябрьский) имеют высокую обеспеченность жильем при низкой плотности населения, следовательно, в этих районах помимо увеличения жилплощади, приходящейся на одного уже живущего в них горожанина, требуется привлечение дополнительного населения. Возможным вариантом здесь может стать перераспределение уже существующего населения теми же методами, какие используются в Москве.

График 3

Распределение районов Новосибирска по плотности населения и обеспеченности жильем в расчете на одного человека



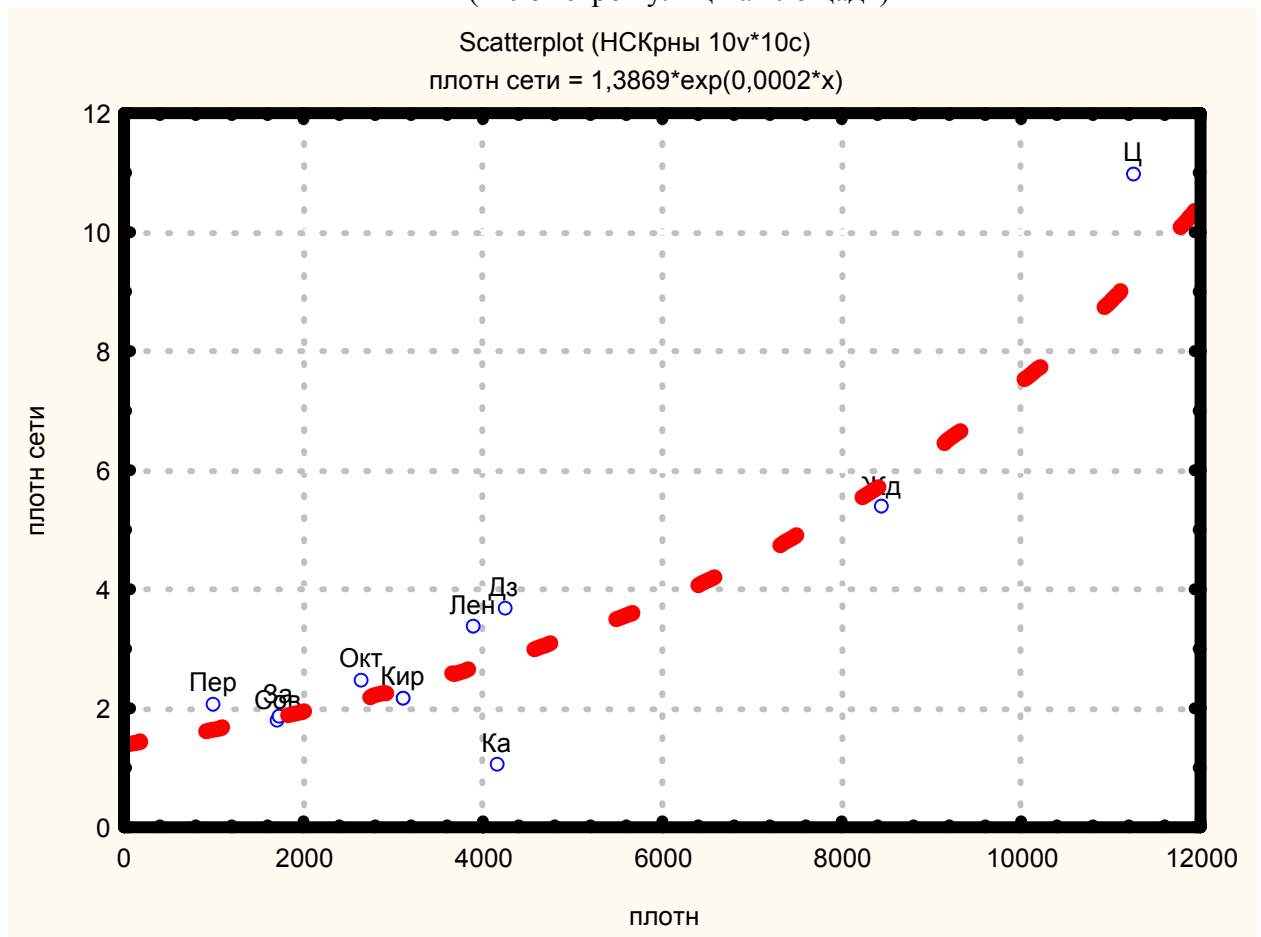
Из сопоставления районов по двум параметрам (обеспеченность жильем – плотность населения) следует также, что в области средних значений находится левобережье Новосибирска, которое не может быть образцом для основной части города. Но это центральное расположение левобережных районов говорит о том, что планировочные решения на левом берегу Оби в определенной мере повторяются в других

частях города. Поэтому, при разработке планировочных решений в рамках разработки генерального плана целесообразно учитывать решения, при которых соблюдается средняя по городу плотность населения и налицо средняя обеспеченность жильем. Все прочие решения, как уже реализованные, так и на перспективу следует сопоставлять с уже имеющимися на левом берегу.

Если продолжить анализ порайонной статистики в этом аспекте, то увидим, что более высокой плотности населения соответствует более высокая плотность транспортной сети (см. График 4). Исключение составляет лишь Калининский район, который вытянут вдоль трех улиц: Богдана Хмельницкого, Народной и Дмитрия Донского и по этой причине он имеет меньшую плотность сети.

График 4

Распределение районов Новосибирска по плотности населения и плотности транспортной сети (километров улиц на площадь)

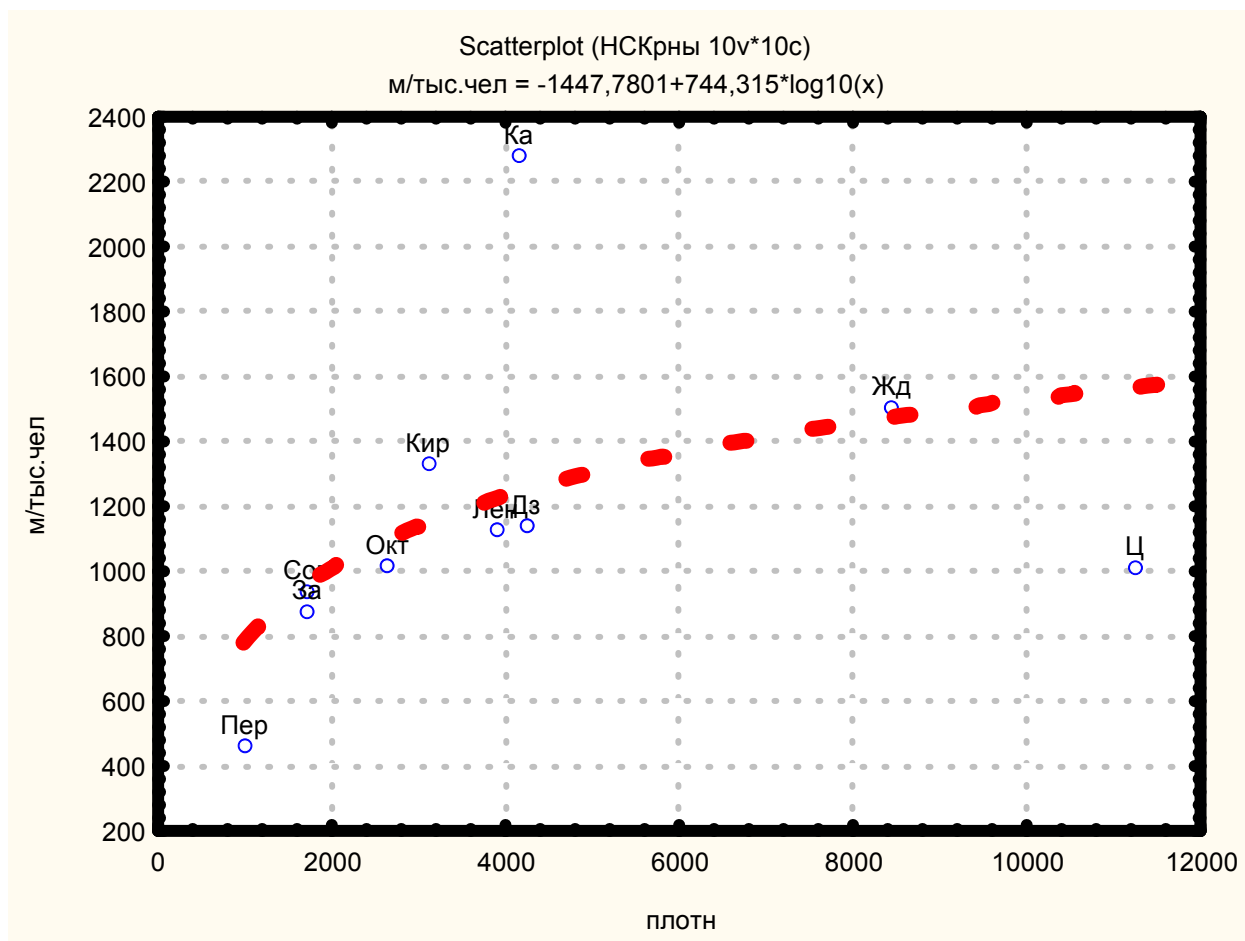


Однако, такой вывод оказывается несостоятельным при использовании других показателей. Более наглядным будет сопоставление плотности населения с удельной плотностью сети, то есть с количеством метров улиц, приходящимся на тысячу жителей. В среднем на одного жителя Новосибирска приходится 1,1 м улиц. Но в Калининском районе этот показатель вдвое больше.

График 5

Распределение районов Новосибирска по плотности населения и удельной плотности транспортной сети

(метров улиц на тысячу населения)



Протяженность улиц (L) в Новосибирске по состоянию на настоящий момент зависит от плотности населения (D) таким образом:

$$L = 744 \times \log(D) - 1448$$

Если учитывать указанные закономерности, то в Калининском и Кировском районах следует планировать строительство жилых массивов, а в Центральном – совершенствовать транспортную сеть. Однако, этому противоречат данные о наличии свободных рабочих мест. Они и без этого в дефиците именно в Калининском и Кировском районах. То есть, без создания новых рабочих мест строить там жилье не следует.

В этом – главный парадокс пространственного развития Новосибирска. Там, где транспортная сеть развита достаточно, там количество рабочих мест находится в дефиците. А там, где нужно развивать транспортную сеть, там, где она остро необходима, там наблюдается избыток рабочих мест.

Из этого следуют два вывода. Они пока не относятся к перспективе пространственного развития города, к его стратегическому развитию. Но они являются важным средством для оперативного улучшения обстановки.

Во-первых, должны быть проработаны маршруты утреннего подвоза людей из пяти рабочих районов в три трудонедостаточных района на работу и вечерние маршруты – в обратном направлении. Эти маршруты должны стать рабочими, то есть соответствующие компании, расположенные в Железнодорожном, Центральном и Октябрьском районах, должны быть обязаны вкладывать средства в служебный транспорт. Эта обязанность

первоначально должна поддерживаться убедительным разъяснением эффективности таких мер для самих компаний: более широкий выбор кандидатов на работу, возможность укрепления дисциплины и так далее. Но затем разумно будет перейти к административному воздействию на крупные компании, которые усложняют транспортную ситуацию в центре.

Во-вторых, ставки арендной платы как в отношении муниципальных, так и в отношении частных площадей должны быть дифференцированы таким образом, чтобы у значительной доли компаний, расположенных в трех труднедостаточных районах, появилось желание переместиться в другие районы города.

Эти два направления воздействия на неблагоприятную ситуацию с пространственным распределением населения и рабочих мест не решат проблему полностью, но они снизят ее остроту в текущий момент. Для того, чтобы снять эту проблему полностью, необходимы кардинальные мероприятия, которые и будут составлять основу пространственного развития Новосибирска.

Эти меры должны учитывать, что рабочие места в трех центральных районах города – это преимущественно торговые, сервисные, офисные места, тогда как избыточное население на окраинах ориентировано на рабочие места, на работу на промышленных предприятиях. Концепция пространственного развития Новосибирска должна учитывать эту ситуацию и в нем должны быть предусмотрены меры по увеличению числа офисных рабочих мест в трудоизбыточных районах города.

Независимо от того, какой из вариантов развития города будет избран – промышленно-транспортный или инновационно-сервисный – несомненным является то, что в ближайшие десятилетия в городе не появятся промышленные предприятия, на которых работают десятки тысяч рабочих. Реально Новосибирск уже стал торговым, сервисным, транспортным городом, в котором сценарий сервисного центра преобладает над сценарием промышленного центра.

Это означает несколько практических следствий для концепции пространственного развития. Прежде всего, выглядят по иному основания для выделения промышленных зон внутри городской черты. Вместо предположения, что внутри промышленной зоны возможны облегченные экологические требования, требуется настолько строгое ужесточение этих требований, что загрязнение окружающей среды рядом с предприятием будет ничуть не больше, чем вдали от него. Если же этого обеспечить невозможно, то такое предприятие не должно быть допущено к размещению внутри города.

Абстрактное и оторванное от реального распределения рабочей силы, от плотности населения и сложившейся плотности уличной сети планирование не может быть положено в основу генерального плана. Сложившиеся планировочные схемы должны использоваться как отправная точка переориентации города на новые планировки.

При формировании генерального плана города следует отправляться не только от общих представлений относительно того, каким мы хотим видеть Новосибирск в будущем. Второй составной частью должна быть отправная точка, нынешнее состояние города.

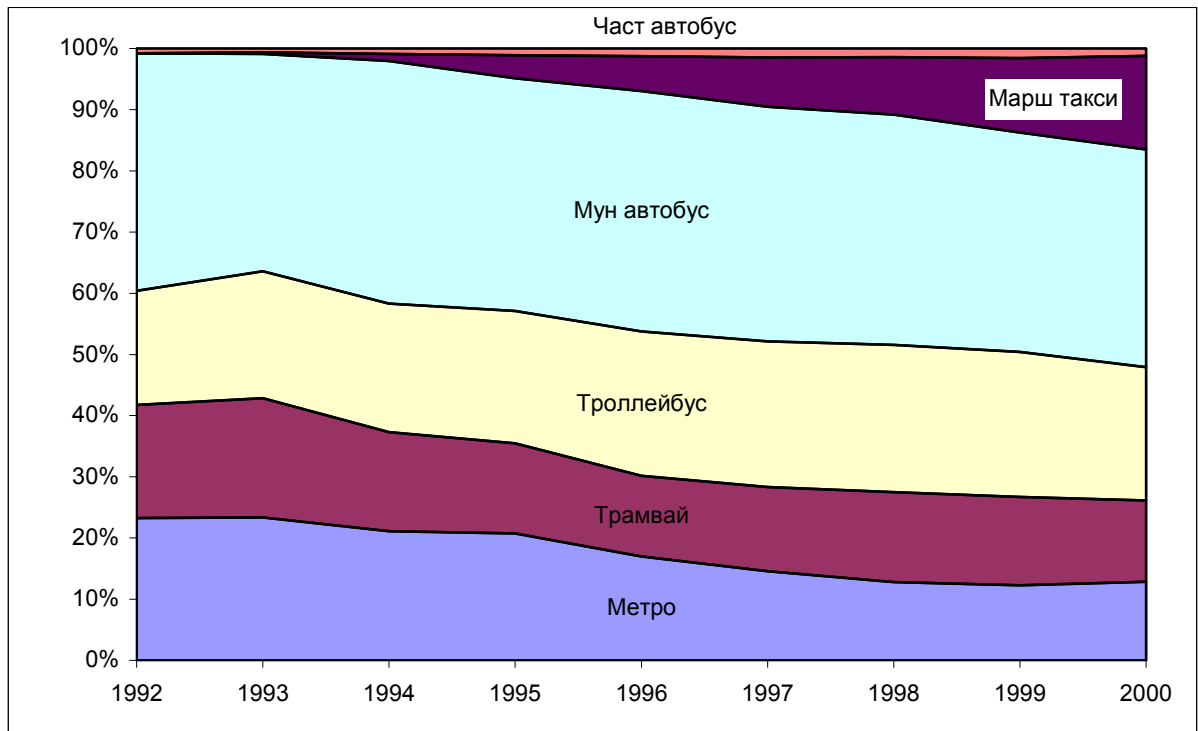
Остановимся также на структуре и динамике внутригородского транспорта в динамике с тем, чтобы показать его односторонний характер, не решающий транспортных проблем. На графике 6 показано, как изменялась транспортная нагрузка на разные виды транспорта. По графику видно, что, начиная с 90-х годов активизировалась доля маршрутных такси (преимущественно частных) и, в незначительной мере, частных автобусов. Они существенно улучшили транспортную ситуацию в городе. Но при этом они потеснили не муниципальный автобус, как можно было ожидать. Главным конкурентом для частного извоза объективно оказался метрополитен. Именно его доля в общем объеме перевозок сократилась вследствие развития частного внутригородского

пассажирами транспорта в Новосибирске. Это подрывает становой хребет транспортной системы города, каким является метро для любого города – миллионника.

Вследствие непродуманной транспортной политики городских властей доля метро будет и далее уменьшаться.

График 6

Динамика распределения пассажиропотоков между различными видами городского транспорта Новосибирска (%% к общему числу поездок)



Если не переломить эту опасную тенденцию, то метрополитен окажется под угрозой остановки. Понятно, что город не может этого допустить. Но тогда городской бюджет должен будет пойти на чрезмерные расходы, связанные на поддержание деятельности метрополитена. Этот вероятный исход уже показал опыт Нижнего Новгорода, где неспособность города увеличить пассажиропоток через метрополитен постоянно угрожает его остановкой.

8. ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ КАК КРИТЕРИИ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ.

Проведя анализ территориальной ситуации города, попробуем его «перерисовать», переоформить его территорию и выделить на его карте другие единицы развития. Не административные районы с их диспропорциями и неудобствами для жителей, а планировочные зоны, в которых можно выделить разные типы городских сред и разные степени привлекательности и конкурентоспособности. Сами по себе административные районы дают пеструю и неадекватную картину.

В этой связи приходится признать, что привычные категории экономической теории с пространством и территорией не работают. Достаточно взглянуть на данные статистики. Они все организованы по отраслям, крупным направлениям развития, но не по

территориям, не по городам и городским районам. Последние не являются единицами для экономического и статистического анализа.

Потому необходимо договориться о словах. Под уровнем капитализации территории мы имеем в виду:

- **степень привлекательности конкретных мест** (точек, зон), в которых готовы жить жители, в которых бизнес готов размещать свои офисы, помещения, производства, в которых разворачивается активная городская жизнь,

- **степень ресурсоспособности территории** (зоны, точки). Та или иная точка обладает определенным потенциалом развития.

- **степень самоорганизации жителей** на этом месте, проектной инициативной деятельности людей, готовности обживать это место,

- **соотношение выгоды места, символического и культурного капитала в конкретной точке на карте,**

- **степень предпринимательской активности людей** в конкретном месте, включенном в инфраструктуру развития города в целом.

С учетом сказанного предлагается ввести два класса критериев привлекательности, на основе которых можно далее выстраивать типологию планировочных зон (см. **Таблицу 6 в Приложении 1**).

Первый класс – класс характеристик, по которым описывается **степень развития предпринимательской активности** в городе (или степень капитализации территории). В этом плане вводится **критерий привлекательности города для бизнеса**.

Это характеристики:

1. **Концентрация точек предпринимательской активности** на единицу территории. Показатель, характеризующий степень активности разног рода бизнеса. Офисы компаний, предприятия, супермаркеты и другие торговые и коммерческие точки, нанесенные на карту, показывают явно выраженные тенденции и предпочтения предпринимателей – где и как они размещают свой бизнес. На карте становится явно видно, куда стремится бизнес и как следствие – сколько стоит там земля, жилье и аренда.

2. **Степень внутренней связности территории**. Критерий, показывающий удобство, качество, быстроту связности территории. Высокая степень связности увеличивает капитализацию территории.

3. **Цена земли.**

4. **Стоимость аренды.**

5. **Плотность улично-дорожной сети**. Эти показатели есть по административным районам. По таблице 1 (см. ниже) видно, что, например, большой по территории Советский район имеет низкую степень плотности. Это усложняет управление и без того растянутого района.

6. **Инфраструктурная достаточность**. Степень развития всех инфраструктурных сетей, коммуникаций влияет на качество функционирования зоны. К примеру, активность бизнеса в центральной зоне привело к тому, что инфраструктуры не готовы к такой активности. Зоне не хватает коммуникаций для нормального обеспечения функционирования жизнедеятельности.

Второй класс – класс характеристик, по которым описывается **степень социальной комфортности той или иной территории для населения:**

1. **Степень обеспеченности населения жильем** (кв. м. на 1 чел.).

2. **Степень обеспеченности населения услугами** (КБО и торговля).

3. **Степень доступности для жителей общегородских точек и центров.**

4. **Цена квартиры**. Чем дороже, тем более квартира привлекательна для более богатых групп. Есть тенденция выдавливания жителей из центральных зон в силу дороговизны жилья и в силу предпринимательской активности.

5. **Благоустройство среды** (зеленые насаждения, рекреации, скверы, парки, фонтаны, подъездные пути, автостоянки, детские площадки и проч.).

6. **Степень безопасности среды** (ГО и ЧС).

Надо сказать, что в упомянутой Концепции Министерства регионального развития РФ «Стратегии социально-экономического развития регионов РФ» предлагаются показатели уровня развития территорий, применительно к регионам и субъектам РФ. К предложенным показателям относятся такие, как: среднедушевые денежные доходы населения, среднемесячная номинальная начисленная заработная плата, уровне безработицы, коэффициент естественного прироста, коэффициент миграционного прироста, младенческая смертность, ВРП на душу населения, густота транспортных сетей, инвестиции в основной капитал на душу населения.

Не все показатели могут быть нами использованы. Но налицо тенденция та же: учет степени капитализации территории для определения управленческой пространственной политики.

Ниже мы приводим описание планировочных зон (см. **Таблица 8**). Они описаны с точки зрения специфики городской среды каждой зоны, с учетом наличия и отсутствия в зоне территориальных узлов и центров капитализации. С учетом выделенных планировочных зон нами составлена карта-схема пространственной структуры города (см. **Приложение 3**).

Далее с учетом всех приведенных показателей территориального развития и на основе данных, которыми мы располагаем (они приведены ниже в Таблицах 1-6) нами была экспертным образом оценена территория города. Последняя была разделена в отличие от привычных 10 административных районов на планировочные зоны. Каждой зоне был присвоен интегральный агрегированный индекс в баллах.

Каждая планировочная зона оценивается по каждому из приведенных показателей в балльной системе (по 9-ти балльной шкале). Каждый класс показателей затем суммируется в агрегированный показатель, в числителе которого – степень привлекательности для бизнеса, в знаменателе – степень социальной комфортности для населения.

Внутри каждого класса показателей выделяются три типа зоны.

В первом классе:

- зона повышенной капитализации (присваиваются 7-9 баллов),
- зоны средней капитализации (4-6 баллов),
- зоны низкой капитализации (1-3 балла).

Во втором классе:

- зоны, комфортные для жизни (7-9 баллов),
- зоны средней комфортности (4-6 баллов),
- зоны дискомфортные (1-3 балла).

Исходя из данных показателей, на основе ниже приведенной матрицы каждая планировочная зона описывается как определенный тип зоны.

Всего нами были выделены девять типов зон (см. **Таблица 7 в Приложении 1**).

Авангардная зона. Зона повышенной капитализации и комфортная для жизни. С одной стороны, здесь развит бизнес, с другой стороны, здесь удобно жизнь, хорошая экология.

Зоны конфликтного развития. Это зоны с развитым бизнесом, но не вполне комфортными условиями для жизни. Здесь жители еще хотят жить, но активность бизнеса заставляет вступать в конфликт. К примеру, точечная застройка центра привела к конфликту между простыми жителями и предпринимателями. Власть при этом оказалась на стороне последних.

Зоны «гипертрофированной капитализации» и деструкции жилой среды. Здесь развит бизнес, он размещает свои компании, торговые и складские помещения,

перепрофилирует производства, но для жизни населения здесь очень плохие условия (плохая экология, загазованность, плохое жилье и проч.).

Зоны стабильного развития. Здесь бизнес не так развит, как в авангардных зонах, но среда еще вполне комфортна для населения. Это создает мене конфликтную ситуацию и привлекательность как для бизнеса, так и для населения.

Зоны с различными вариантами будущего развития. Эти зоны в настоящий момент имеют разные сценарии и для своего будущего развития. Они находятся в самом центре типологии. И могут стать как авангардными и стабильными зонами, так и зонами, не привлекательными для бизнеса и для населения. Таких зон в городе несколько.

Зоны перефункционационирования и диверсификации. В силу небольшой привлекательности для бизнеса и дискомфорта для населения этих зон приходится диверсифицировать, заниматься благоустройством среды. Бизнес не будет развиваться, если не будет модернизации всех видов инфраструктур.

Зоны, законсервированные для развития. Это зоны с низкой капитализацией, но еще комфортны для жизни. Спальные районы. Здесь люди просто живут, спят. Но на работу ездят в другие зоны. Здесь относительно хороша экология. Но бизнес сюда не идет.

Зоны стагнирующие. Эти зоны – зоны частной застройки. Старые, барачные постройки. Бизнес здесь просто отсутствует. И для жизни – условия мало подходящие.

Зоны повышенной опасности и риска. Это «нахаловки», зоны, где среда опасна как для бизнеса, так и для жизни. Зоны, требующие полной реконструкции и перефункционационирования.

На основе приведенной матрицы, с учетом названных выше показателей и экспертных оценок мы описали все планировочные зоны и присвоили им тип. Каждая зона вписана в определенный тип зоны.

Нам важно при этом, что для каждого типа планировочных зон должна применяться вполне определенная градостроительная политика, вполне определенные управленческие действия. Для авангардной зоны она одна, для стагнирующей зоны она – другая. Эти типы политик и управленческих действий приведены в указанной матрице (**Таблица 7**).

Показательно, что из 19-ти выделенных нами зон целых пять соответствуют типу «законсервированной зоны». Это следствие доминанты модели соцгорода. В городе много спальных районов.

Также показательно, что целых четыре зоны соответствуют типу «зона с различными вариантами развития», то есть они – многосценарны. Последнее задает вектор для развития, причем пока не определенного, многовариантного

Авангардной же оказалась пока одна зона – Академическая (Академгородок), причем с ее идентификацией еще можно спорить.

А центральные планировочные зоны естественно соответствуют типу «зона конфликтного развития».

И целых три зоны нуждаются в коренной диверсификации и перефункционационировании.

Тем самым Новосибирск является очень сложным городом для управления, многофункциональным, многопрофильным и многовариантным для развития и выбора сценариев. Более половины планировочных зон являются проблемными. Это задает как серьезные риски для градостроительной политики, так и показывает весьма приличный потенциал для будущего развития.

Литература

1. Государство. Антропоток. Доклад Центра стратегических исследований ПФО. // Сетевой ресурс: <http://www.antropotok.archipelag.ru/dok/dok01.htm>.

2. Концепция «Стратегии социально-экономического развития регионов РФ. Министерство регионального развития РФ. – 2005 год.
3. Россия. Пространственное развитие. Доклад Центра стратегических исследований Приволжского Федерального Округа. 2004 год. // Сетевой ресурс: www.archipelag.ru
4. Стратегический план устойчивого социально-экономического развития Новосибирска на период до 2025 года. – Новосибирск, 2003.

Пространственные ресурсы Новосибирска. 2005 г. (данные мэрии и районных администраций)

	Районы	Население	Площадь, Кв. км	Плотность населения, Чел./кв. км	Дороги, улицы, км	Плотность дорожно- уличной сетки, Км/ кв. км	Жилищный фонд, Кв. м	Обеспече нность жильем, кв.м/чел.	Транспортные маршруты
	Всего	1413000	500,2 кв. км	2226	1391 км	2,78			
1.	Центральный	72000	6,4 кв. км	11093	54 улицы 71 км	11,0	1294.5 тыс. кв. м	17,9	4 ст. метро, 12 трол., 1 трам. 13 автоб.
2.	Калининский	171100	41,2 кв. км	4152	70 улиц 75 км	1,07	2861.5 тыс. кв. м	16,1	3 трол. 2 трам. 14 автоб.
3.	Дзержинский	155400	36,7 кв. км	4234	220 улиц 136 км	3,7	2613.7 тыс. кв. м	16,8	6 трол., 9 трам. 12 автоб.
4.	Октябрьский	151600	57.6 кв.км	2144	200 улиц 149 км	2,5	3036.5 тыс. кв. м	20,2	2 ст. метро 10 трол., 4 трам. 17 автоб.
5.	Железнодорож ный	63300	7,5 кв. км	8440	80 улиц 42 км	5,4	1311.5 тыс. кв. м	20,4	1 ст. метро 11 трол., 15 автоб.
6.	Первомайский	68200	69,3 кв. км	984	190 улиц 147 км	2,1	1187.4 тыс. кв. м	17,4	12 автоб. 2 ст. ж/д, разъезд, 5 ост. Пунктов ж/д
7.	Ленинский	273200	70,3 кв. км	3884	250 улиц	3,4	4969.9	18,1	2 ст. метро
9.	Кировский	161400	52.0 кв. км	3103	180 улиц 121 км	2,2	2950 кв. м тыс. кв. м	18,2	4 трол., 6 трам. 22 автоб.
10.	Советский Засильковский	140400	86,0 кв. км	1709	190 улиц 139 км	1,9	2350.1 тыс. кв. м	18,8	2 ст. метро 3 ст. ж/д

					162 км.		тыс. кв. м		6 трол., 2 трам. 21 автоб.
--	--	--	--	--	---------	--	------------	--	-------------------------------

Таблица 2

Распределение населения, трудовых ресурсов и мест приложения труда по районам города на 2015 год. Прогноз.

N пп.	Наименование районов	На 01.01.2001 г.			На 01.01.2005 г.			На 01.01.2015 г.		
		Население, тыс. чел.	Жилой фонд, тыс. м ² общей площади	Средняя обеспеченность к городу м ² /чел.	Население, тыс. чел.	Жилой фонд, тыс. м ² общей площади	Средняя обеспеченность к городу м ² /чел.	Население, тыс. чел.	Жилой фонд, тыс. м ² общей площади	Средняя обеспеченность к городу м ² /чел.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Дзержинский	156,6	2768	17,7	150,6	2916	19,3	142,8	3396	23,8
2	Железнодорожный	68,6	1308	19,1	68,6	1396	20,3	70,9	1686	23,8
3	Заельцовский	142,6	2472	17,3	138,4	2630	19,0	135,2	3215	23,8
4	Калининский	168,6	2818	16,7	160,2	3022	18,9	152,3	3622	23,8
5	Кировский	160,1	3123	19,5	160,1	3228	20,2	165,2	3928	23,8
6	Ленинский	272,8	5056	18,5	268,0	5436	20,3	256,7	6104	23,8
7	Октябрьский	151,0	2977	19,7	164,0	3500	21,3	213,2	5070	23,8
8	Первомайский	68,3	1224	17,9	67,0	1321	19,7	61,8	1471	23,8
9	Советский	131,1	2474	18,9	130,0	2610	20,1	123,6	2940	23,8
10	Центральный	73,8	1476	20,0	72,2	1577	21,8	71,0	1689	23,8
	Итого:	1393,5	25696	18,4	1379,1	27636	20,0	1392,7	33121	23,8

Таблица 3

Внутригородская мобильность населения (данные за 2000 г.).

№ пп.	Районы города	Численность населения в тыс. чел.	Численность трудовых ресурсов в тыс. чел.	Численность мест приложения труда в тыс. мест	Дефицит трудовых ресурсов в тыс. чел.	Дефицит мест приложения труда в тыс. мест
1	Дзержинский	156,6	96,6	51,4	-	45,2
2	Железнодорожный	68,6	45,3	88,9	43,6	-
3	Заельцовский	142,6	90,9	69,6	-	21,3
4	Калининский	168,6	110,9	52,2	-	58,7
5	Кировский	160,1	102,4	64,0	-	38,4
6	Ленинский	272,8	175,6	141,1	-	34,5
7	Октябрьский	151,0	95,1	108,4	13,3	-
8	Первомайский	68,3	40,2	34,2	-	6,0
9	Советский	131,1	86,2	85,1	-	1,1
10	Центральный	73,8	51,2	110,0	58,8	-
	Итого:	1393,5	894,5	805,0	115,7	205,2

Таблица 4

Прогнозные цифры по внутригородской мобильности населения

№ пп.	Районы города	Численность населения на 01.01.2015 в тыс. чел.	Трудовые ресурсы на 01.01.2015 в тыс. чел.	Численность мест приложения труда на 01.01.2015 в тыс. мест	Дефицит трудовых ресурсов в тыс. чел.	Дефицит мест приложения труда в тыс. мест
1	2	3	4	5	6	7
1	Дзержинский	142,8	88,1	77,5	-	10,6
2	Железнодорожный	70,9	46,8	104,0	57,2	-
3	Заельцовский	135,2	86,2	89,3	3,1	-
4	Калининский	152,3	100,2	37,2	-	63,0
5	Кировский	165,2	105,7	58,8	-	46,9
6	Ленинский	256,7	165,4	120,0	-	45,4
7	Октябрьский	213,2	134,3	87,3	-	47,0
8	Первомайский	61,8	36,4	50,7	14,3	-
9	Советский	123,6	81,3	89,2	7,9	-
10	Центральный	71,0	49,2	120,8	71,6	-
	Итого:	1392,7	893,6	834,8	154,1	212,9

Установлено, что суммарная ежедневная миграция в Новосибирске составляет 125,2 тыс. человек, т. е. дневное население города с учетом приезжающих из пригорода в 2000 г. составляло 1518,7 тыс. человек. «Дневной» город больше «ночного» на целый город. Это влияет на нагрузку транспортной сети. Влияние воплощается в постоянные пробки,

аварии, загазованность. Дороги города в ситуации усиления людских потоков давно не справляются с ними.

Это показано на ниже приведенной таблице по объемам пассажирских перевозок.

Таблица 5

N пп.	Вид транспорта	Объемы пассажирских перевозок пассажиров массовым транспортом (в млн. пассажиров)								
		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1	Метрополитен	91,8	117,6	111,7	110,7	97,3	83,6	75,8	70,7	76,0
2	Трамвай	73,0	98,2	85,5	78,3	75,9	79,3	87,4	83,7	78,8
3	Троллейбус	73,6	104,5	111,4	115,3	135,1	136,5	142,4	136,9	129,1
4	Муниципальный автобус	153,1	178,9	209,6	202,7	225,4	220,1	223,4	207,1	210,9
5	Немуниципальный автобус	-	1,3	6,3	20,3	32,6	46,3	55,6	70,4	90,4
6	Маршрутное такси	3,1	3,1	4,6	5,8	7,3	8,5	8,3	9,0	7,2
	Всего:	394,6	503,6	529,1	533,1	573,6	574,3	592,9	577,8	592,4
	Учетная транспортная подвижность	276,6	355,8	377,1	379,9	410,4	413,0	423,7	412,0	425,1

Таблица 6

Классы показателей пространственного развития города с учетом индикаторов пространственного развития⁶

Показатели развития предпринимательской активности

Показатели социальной комфортности

№	Планировочная зона	Показатели развития предпринимательской активности						Показатели социальной комфортности									
		концентрация точек предпринимательской активности на ед. территории	степень внутренней связности территории	цена земли	стоимость аренды	плотность улично-дорожной сети	инфраструктурная достаточность	Средний показатель по первому классу	обеспеченность жильем	обеспеченность услугами (КБО и торговля)	степень доступности до общегородских центров	цена квартиры	благоустройство,	степень безопасности среды	подвижность насел., число поездок на 1 жит. в год,	Средний показатель по второму классу	Общий индекс зоны
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6	7		
1.																	

⁶ В силу недостатка данных мы пока приводим саму таблицу, чтобы было понятно, по каким критериям эксперты оценивали планировочные зоны. Дальнейшая работа требует скрупулезного анализа и обследования территории, чтобы дать качественное заполнение таблицы и перейти от экспертным оценкам к содержаниям и объемам.

Таблица 7

Матрица планировочных зон (экспертная оценка)

Привлекательность территории для ведения бизнеса	Комфортность городской среды для населения			Задачи для перспективной градостроительной политики
	Комфортная 7-9 баллов	Средне Комфортная 4-6 баллов	Дискомфортная 1-3 баллов	
Зона повышенной капитализации. 7-9 баллов	Авангардные зоны развития 5.2. Академическая зона.	Зоны конфликтного развития 1. Центральная планировочная зона. 1.1. Зона центрального ядра.	Зоны «гипертрофированной» капитализации и деструкции жилой среды.	1.1. Обеспечение баланса между социальной комфортностью и привлекательностью для бизнеса за счет введения особых градостроительных норм и стандартов. Соблюдение жестких экологических норм. 1.2. Обеспечение устойчивости для ведения бизнеса и усиление качества городской среды. 1.3. Замещение жилой функции (переселение жителей).
Зона средней капитализации 4-6 баллов	Зоны стабильного развития. 6. Левобережная центральная зона. 6.1. Зона левобережного центрального ядра.	Зона с различными перспективами развития (многоценарность). 3.1. Калининская зона. 4.1. Октябрьская зона. 4.2. Ключ-Камышинская зона. 7.1. Затулинская зона.	Зоны перефункционационирования и диверсификации 3.2. Дзержинская зона. 3.3. Гусинобродская зона. 8.2. Станционно-Кудряшовская зона.	2.1. Усиление инфраструктурной обеспеченности, повышения связности территории с сохранением качества среды. 2.2. Определение функциональной идентичности и определенного градостроительного статуса 2.3. Модернизация всех видов инфраструктур и благоустройство городской среды
Зона низкой капитализации 1-3 баллов	Зоны законсервированные для развития 2.1. Северная рекреационная зона. 2.3. Пашинская зона.	Стагнирующие зоны. 2.2. Ельцовская зона. 5.3. Южная рекреационная зона. 5.4. Приморская зона.	Зоны повышенной опасности и риска. 8.1. Ерестнинская зона.	3.1. Сохранение комфортной среды и повышение привлекательности для ведения бизнеса в сфере обслуживания населения. 3.2. Расконсервирование зон за счет усиления благоустройства и развития

	5.1. Первомайская зона. 7.2. Затулинская зона. 8.3. Левобережная рекреационная зона.			транспорта, дорожной сети и сервисного бизнеса. 3.3. Полная реконструкция зоны и ее перифункционирование.
--	---	--	--	--

Таблица 8

Описание планировочных зон

Наименование зоны и сектора	Границы и характеристика зоны
1. Центральная планировочная зона	<p>Территория общегородского центра вместе с участками его пространственного развития.</p> <p>Внешняя граница зоны образована улицами Северная, Залеского, Ипподромская, Каменская магистраль, Военная, Богаткова, Зырянская, Добролюбова, набережная Оби до Чернышевского спуска, Фабричная, Д.Ковальчук, Плановая, Жуковского, Д.Донского, Весенняя.</p> <p>Основа внутренней структуры – Красный проспект, ул.Нарымская, Димитрова, Фрунзе, Советская, Ленина. Основные планировочные узлы зоны: площадь Калинина, метро Красный просп., пл. Гарина-Михайловского, пл. Ленина, станция метро Речной вокзал.</p>
1.1. Зона центрального ядра	<p>Исторически сложившееся ядро центра – место концентрации учреждений культуры, обслуживания, торговли, административных учреждений общегородского и регионального уровня.</p> <p>Внешняя граница зоны образована улицами: Писарева, Каменская, Некрасова, О.Жилиной, Крылова, Шамшиных, Каменская магистраль, полоса отвода железной дороги.</p> <p>Основные узлы: участок возле станций метро «Красный проспект» и «Сибирская»;</p> <ul style="list-style-type: none"> - площадь Кондратюка; - кварталы по ул. Гоголя, Крылова, Каменской; - пл. Гарина-Михайловского; - пл.Ленина; - участок вокруг пересечения Вокзальной магистрали и ул.Димитрова; - участок Красного проспекта вокруг Часовни и часть Октябрьской магистрали; - участок вокруг пересечения ул.Ленина и Димитрова
2. Северный планировочный сектор	Ограничен руслом реки Обь, Мочищенским шоссе и примыкает к границам центральной планировочной зоны.
2.1. Северная рекреационная зона	Включает Заельцовский лесопарк, Ботаническое лесничество, территорию кладбища. Ограничена с юга Ельцовкой- 2.
2.2. Ельцовская зона	Включает территорию зоопарка, территорию частной застройки между Фабричной и Сухарной и берегом реки, застройку, примыкающую к ул. Жуковского
2.3. Пашинская зона	Включает территорию жилой и промышленной застройки пос.Пашино
3. Северо-восточный планировочный сектор	Ограничен внешней границей северной рекреационной зоны, центральной планировочной зоны, Гусинобродским шоссе. Сектор включает застройку карьера Мочище, территорию северного аэропорта, микрорайоны «Снегири», «Родники», жилую и промышленную застройку вдоль полосы железной дороги, жилмассивы по ул.Доватора, Есенина, вдоль просп.Дзержинского, Гусинобродскому шоссе, территорию частной застройки и

	промышленных предприятий Калининской и Дзержинской промплощадок.
3.1. Калининская планировочная зона	Занимает территорию между Заельцовским парком и полосой отвода железной дороги. Центральным общественным ядром зоны является участок сложившейся застройки ул. Б.Хмельницкого (от Сухого лога до ул.Новая Заря), который выполняет функции центра для отдаленных микрорайонов (Родники, Снегири). Имеются два узла линейного центра: ост.Учительская и ост. Сухой лог.
3.2. Дзержинская планировочная зона	Зона ограничена железной дорогой и руслом Каменки. Включает в себя многоэтажную и малоэтажную застройку вдоль просп. Дзержинского, промышленную территорию НАПО им.Чкалова. Зона имеет ярко выраженную линейно-узловую структуру. Главная ось-проспект Дзержинского от Березовой рощи до ул. Трикотажная является общественным центром зоны. Главные планировочные узлы зоны: - участок вокруг станции метро «Березовая роща» – участок возле ДК Чкалова.
3.3. Гусинобродская планировочная зона	Включает массивы частной малоэтажной застройки по ул. Волочаевской, Технической, Коминтерна, жилмассивы многоэтажной застройки по ул. Доватора, Гусинобродскому шоссе и Восточный жилмассив. В границах зоны расположены комплекс общегородского и межрегионального значения - Вещевой рынок. Транспортный каркас зоны: ул. Никитина, Доватора, Волочаевская. Зона имеет ярко выраженный планировочный центр – перекресток Гусинобродского шоссе и ул. Волочаевской, вблизи которого формируются крупные торгово-развлекательные комплексы и планируется депо со станцией метрополитена.
4. Восточный планировочный сектор	Примыкает к Центральной, Дзержинской, Гусинобродской планировочным зонам и ограничен с юга железной дорогой и рекой Иней. Транспортная структура сектора образована улицами: Кирова, Богаткова, Никитина, Кошурникова. Сектор включает территорию частной застройки Октябрьского района, микрорайоны по Богаткова, Кошурникова, Никитина, жилую и промышленную застройку Ключ-Камышенской площадки, коммунально-складские территории вдоль железной дороги.
4.1. Октябрьская планировочная зона	Ограничена Каменской магистралью, ул.Фрунзе, руслом Каменки, ул.Лежена, Автогенной, железной дорогой. Включает территорию Военного городка, жилмассивы «Молодежный», «Никитинский», Сад мичуринцев. На территории зоны размещены учебные комплексы: НГАСУ, СибГУТИ, НГАУ. Главные узлы: - участок на пересечении Кошурникова и Богаткова; - часть ул.Кирова между Гурьевской и Никитина; - участок вокруг Октябрьского рынка.
4.2. Ключ-Камышенская планировочная зона	Занимает территорию по долине р.Плющиха и включает в себя Ключ-Камышенское плато и территорию вдоль железной дороги и ул.Большевицкой. Южная граница зоны проходит по руслу реки Иня и границе Октябрьского и Первомайского районов. В зоне расположена усадебная застройка и многоэтажная застройка по ул. Выборной, территория ТЭЦ-5, комплекс НГПУ.

	Общественный центр зоны пока не сложился.
5. Южный планировочный сектор	Занимает территорию вдоль Оби и захватывает Первомайский район, Матвеевку, Нижнюю Ельцовку, Академгородок, территорию лесов вдоль Бердского шоссе, жилой район Правые Чемы, Левые Чемы пос. Кирова, территорию промплощадок Советского района.
5.1. Первомайская планировочная зона	Ограничена рекой Иня, городской чертой, административной границей между Советским и Первомайским районом. Включает застройку Первомайского района, станцию «Иня-сортировочная», жилой массив примыкающий к ул.Одоевская, частную застройку по ул.Вересаева и Нахимова. Общественный центр зоны имеет линейную форму и занимает кварталы, примыкающие к ул. Первомайская (от ул.Шмидта до ул.Эйхе).
5.2. Академическая планировочная зона	Ограничена Бердским шоссе, Северным проездом, шлюзовым каналом, городской чертой. Включает застройку района Нижняя Ельцовка, Нижняя и Верхняя зона ННЦ, район Правые Чемы, пос.Кирова, Ботанический сад, а также территории размещения НИИКЭМ, НИИПК им.Мешалкина, Гидроцветмет, коттеджный пос.Благовещенка. Транспортный каркас зоны: участок Бердского шоссе от Нижней Ельцовки до черты города, просп.Строителей, Науки, Морской. Ул.Русская, Лесосечная, Зеленая горка. В зоне сложились два общественных центра: главный общественный центр зоны – участок Морского просп. и ул.Ильича с Домом Ученых, торговым центром, гостиницей «Золотая Долина», комплексом НГУ. Главные планировочные узлы зоны: ост.Нижняя Ельцовка, Сеятель, Шлюз. Пересечение Бердского шоссе и ул.Русская.
5.3. Южная рекреационная зона	Занимает обширную территорию вдоль акватории реки Обь от острова Отдыха до плотины ОбьГЭС. Граница зоны проходит по линии административной границы Первомайского района до границы города по левому берегу реки Обь. Включает участки усадебной и многоэтажной застройки вдоль Бердского шоссе, шлюзовой канал и промплощадку в районе шлюза.
5.4. Приморская планировочная зона	Включает территорию многоэтажной и частной застройки пос. ОбьГЭС, пос.Огурцово, парк «У моря Обского», промплощадки Опытного завода СО РАН, завода конденсаторов. Транспортный каркас зоны: ул.Софийская, Часовая, Молодости, Гидромонтажная, Приморская, Ивлева. Основные узлы зоны: пересечение ул. Ветлужская и Софийская, участок возле ДК «Приморский». Общественный центр зоны: кварталы между ул. Новоморская, Ветлужская, Софийская, Молодости.
6. Левобережная центральная планировочная зона	Ограничена ул. Немировича-Данченко, Телевизионная, Вертковская, Римского-Корсакова, Степная, Троллейная, Котовского, Станиславского, Планировочная, границей Горского микрорайона. Внутренний транспортный каркас зоны: просп. Маркса, ул. Горская, Котовского, Ватутина, Сибиряков-Гвардейцев, Титова, Станиславского. Главные планировочные узлы зоны: транспортная развязка в начале просп. Маркса, площадь Маркса, площадь Станиславского, площадь

	Труда, метро «Студенческая».
6.1. Зона левобережного центрального ядра	Включает территорию кварталов в пределах улиц Горская, Блюхера, Покрышкина, Новогодняя, Немировича-Данченко. Имеет линейно-узловую структуру и является общественным центром всего Левобережья, концентрируя учреждения торговли, обслуживания, образования общегородского уровня вблизи станций метрополитена.
7. Юго-Западный планировочный сектор	Ограничен линией раздела Первомайского и Кировского районов, городской чертой, границей Бугринской рощи, ул. Пригородная, Западная, Тульская, Немировича-Данченко, руслом реки Тула. Включает жилмассивы Северо-Чемской, Затулинский, промышленные площадки Кировского района, участок железной дороги от реки Тула до моста через Обь.
7.1. Чемская планировочная зона	Примыкает к Бугринской роще и реке Обь, ограничена с запада проездом между Ватутина и Петухова и Советским шоссе. Включает многоэтажную застройку Северо-Чемского жилмассива и усадьбную застройку Чемского поселка, вдоль ул. Прокопьевской, кварталов между ул. Герцена, Кожевникова, Чигорина, промплощадку по ул. Олозаводской и Тюменской.
7.2. Затулинская планировочная зона	Включает участки частной усадьбной застройки Кировского района, застройку поселка по ул. Мира, Затулинский жилмассив, промышленные площадки Кировского района между рекой Тулой и проездом от Ватутина до Петухова. Транспортный каркас зоны составляют магистрали общегородского значения ул. Петухова, Сибиряков-Гвардейцев, Ватутина. Локальный центр зоны – участок внутри Затулинского жилмассива от перекрестка ул. Громова и Зорге вдоль Зорге до дома 145. Имеются два планировочных узла: пересечение ул. Петухова и Сибиряков-Гвардейцев; - пл. Сибиряков-Гвардейцев. В зоне размещены крупные центры обслуживания: оптовый торговый комплекс «Левобережный» на Северном проезде и автомобильный рынок по ул. Петухова.
8. Западный планировочный сектор	Ограничен рекой Обью по линии административного деления Ленинского и Кировского районов от Октябрьского и Железнодорожного и рекой Тулой от Юго-Западного сектора. Включает в себя приречные территории, Бугринскую рощу, район лесоперевалки, затон, промплощадки и усадьбную застройку Ленинского района, многоэтажную застройку Западного и Юго-Западного жилмассивов. Транспортный каркас сектора образуют магистрали: Станционная, Энергетиков, Троллейная, Толмачевское шоссе, Немировича-Данченко.
8.1. Ерестнинская планировочная зона	Примыкает к Левобережной центральной планировочной зоне, ограничена рекой Тулой и полосой железной дороги. Включает территории жилой застройки Западного, Юго-Западного, Троллейного жилмассивов, усадьбную застройку, коммунально-складские территории вдоль Толмачевского шоссе. Имеет резервы для многоэтажной застройки за счет дальнейшего освоения Ерестнинской площадки. Транспортный каркас зоны: ул. Троллейная, Титова, Связистов,

	<p>Широкая, Толмачевское шоссе. Общественный центр зоны не сложился, но имеется локальный участок по ул.Троллейной от Ленинского рынка до станции «Новосибирск Западный», который может впоследствии играть такую роль. Основные планировочные узлы: пересечение улиц Троллейной и Широкой, Хилокской и Петухова. В зоне расположены центры торговли городского значения: Хилокский оптовый рынок и оптово-розничный комплекс на Толмачевском шоссе.</p>
<p>8.2. Станционно-Кудряшовская планировочная зона</p>	<p>Ограничена полосой железной дороги, примыкает центральной планировочной левобережной зоне, граничит с прибрежными территориями по ул.Стартовой, Большой, Школьной 2-й, Шоссейной 1-й, Ракитной 1-й. Зона включает промышленные площадки Ленинского района, участки золоотвалов, участки частной усадебной застройки, пос.по ул. Портовой. Транспортный каркас зоны образован ул. Станционной, Станционной 2-й, Энергетиков. Главный планировочный узел: пл.Энергетиков. Зона не имеет общественного центра. На территории прилегающей к ул.Энергетиков находится крупнейший торговый центр общегородского значения «Гигант».</p>
<p>8.3. Левобережная рекреационная планировочная зона</p>	<p>Включает Бугринскую рощу и прибрежные территории по границе с Центральной левобережной зоной и Станционно-Кудряшовской зоной. Разрезается дамбами Октябрьского и Димитровского мостов. Включает территорию городского пляжа, частную застройку по ул.Тульская, Западная, Стартовая, Чулымские, Самотечная, Моторная, Ракитные, котлованы на межмостной территории, станция «Левая Обь», комплекс областной клинической больницы, застройку, примыкающую к ул.Немировича-Данченко.</p>

Приложение 2

Выписка из «Концепции стратегии социально-экономического развития регионов РФ»

Решение задачи удвоения ВВП требует срочного перехода от политики выравнивания социально-экономического развития территорий к политике поляризованного развития, к определению и поддержке регионов -«локомотивов роста». Через такой ускоренный рост отдельных регионов прошли практически все страны, пережившие экономический и социальный подъем. Концентрация усилий в рамках отдельных регионов позволяет получить эффект масштаба и эффект агломерации, которые создают в «полюсах» («локомотивах») роста силы саморазвития, а правильный выбор данных полюсов в стране обеспечивает со временем подъем окружающих регионов. Принцип поляризованного развития эффективен только тогда, когда на территории страны появляется сеть полюсов роста разного уровня (международного - пока на это роль претендуют только Москва и Санкт-Петербург, федерального, окружного).

Регион можно считать «локомотивом», если он удовлетворяет следующим условиям:

- в данном регионе наблюдается устойчивая тенденция к росту пассажире- и грузопотока;
- наличие в регионе научно-образовательного центра мирового или федерального значения;
- в данном регионе (городской агломерации) сформирована стратегическая инициатива, имеющая значение для всей страны;
- данный регион должен иметь высокий научно-технический, интеллектуальный, кадровый и социально-экономический потенциал;
- регион уже осуществляет весомый вклад в прирост ВВП страны;
- в данном регионе существует или может сложиться стратегическое партнерство власти, гражданского общества и бизнеса;
- в перспективе 10-12 лет данный регион может стать «дивелопером» для соседних территорий.

Специфика геостратегического окружения России требует, чтобы при определении опорных регионов учитывались не только экономические и геоэкономические факторы, но и фактор национальной безопасности.

Именно совокупность регионов – «локомотивов роста» – должна составить новую каркасную структуру пространственной организации России. Данная структура может быть образована не только субъектами Федерации, но и городами и городскими агломерациями, связанными общностью хозяйственной и социальной жизни, имеющими общую систему транспортных коммуникаций. «Опорные регионы» должны быть выделены *Генеральной схемой пространственного развития Российской Федерации* с указанием их функций, а также национальных задач развития.

Новая каркасная структура пространственной организации страны должна:

- обеспечить наиболее эффективную с точки зрения капитализации страны интеграцию в глобальный рынок, сосредотачивая на своей территории центры управления потоками товаров, финансов, информации и людей, центры разработки и обращения инноваций;
- за счет формирования нескольких территориально закрепленных «локомотивов роста» способствовать ускоренному социально-экономическому развитию Российской Федерации, становясь источником нововведений для других регионов, размещая в них заказы для своих предприятий, передавая выполнение отдельных производственных функций на аутсорсинг;
- обеспечить инфраструктурную, производственно-технологическую и социально-культурную связанность страны, открывающую доступ территорий и их населения к источникам социально-экономического роста;
- реализовать в стране пилотные проекты социально-экономического развития.

Опорные регионы (локомотивы, центры роста) могут поддерживаться за счет:

- Формирования узлов инфраструктур, в первую очередь транспортных, придания отдельным транспортным узлам и коридорам статуса федерального значения, стыковки внутренних транспортных коммуникаций с международными транспортными коридорами, строительства системы коммуникаций, повышающих мобильность населения (скоростных железнодорожных и иных магистралей, создание авиатранспортных хабов);
- Размещения в опорных регионах территориальных органов федеральных органов государственной власти; придания данным регионам специального экономического статуса в Российской Федерации: создание специальных экономических и средовых зон, придание особого правового режима территориям (в рамках действующей Конституции);
- Поддержки пилотных экономических проектов и имеющих федеральное значение культурных инициатив данных регионов; размещения в опорных регионах социально-культурных учреждений, имеющих федеральное значение (национальных

университетов как центров университетских округов, крупных культурных комплексов, развитие инфраструктуры инновационной экономики и пр.); построения системы профессионального образования с учетом интересов групп регионов; создания институтов приема и адаптации миграционных потоков;

Формирования системы межбюджетных отношений, учитывающих роль и функции опорных регионов в стране.

Наименование зон и секторов

(см. карту-схему пространственной структуры в Приложении 3):

1. Центральная планировочная зона

1.1. Зона центрального ядра

2. Северный планировочный сектор

2.1. Северная рекреационная зона

2.2. Ельцовская зона

2.3. Пашинская зона

3. Северо-восточный планировочный сектор

3.1. Калининская планировочная зона

3.2. Дзержинская планировочная зона

3.3. Гусинобродская планировочная зона

4. Восточный планировочный сектор

4.1. Октябрьская планировочная зона

4.2. Ключ-Камышенская планировочная зона

5. Южный планировочный сектор

5.1. Первомайская планировочная зона

5.2. Академическая планировочная зона

5.3. Южная рекреационная зона

5.4. Приморская планировочная зона

6. Левобережная центральная планировочная зона

6.1. Зона левобережного центрального ядра

7. Юго-Западный планировочный сектор

7.1. Чемская планировочная зона

7.2. Затулинская планировочная зона

8. Западный планировочный сектор

8.1. Ерестнинская планировочная зона

8.2. Станционно-Кудряшовская планировочная зона

8.3. Левобережная рекреационная планировочная зона

Карта-схема пространственной структуры
г. Новосибирска
м 1:50000

