Данный файл является фрагментом электронной копии издания,
опубликованного со следующими выходными данными:

УДК 338.92
ББК 65.9(2Р)30-2
О 931
DOI 10.36264/978-5-89665-372-1-2022-008-224

*Рецензенты*:
д.э.н. Климанов В.А., д.э.н. Клисторин В.И., к.э.н. Мельникова Л.В.

*Коллектив авторов:*
Богомолова Т.Ю., Горяченко Е.Е., Калашникова К.Н.,
Коломак Е.А., Костин А.В., Кравченко Н.А., Малов К.В.,
Мосиенко Н.Л., Пироцкая А.В., Рязанцева А.В., Черкашина Т.Ю.,
Шерубнёва А.И., Юсупова А.Т., Ягольницер М.А.

О 931 **Оценка перспектив формирования Южносибирской конурбации** / под ред. Е.А. Коломак. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2022. – 224 с.

ISBN 978-5-89665-372-1

Работа посвящена обсуждению возможностей реализации и подходов к экономической оценке проекта Южносибирской конурбации. Актуальность работы связана с особым значением вопросов развития восточных территорий и пространственной связности Азиатской части Российской Федерации. В монографии даются оценки межрегиональных взаимодействий предприятий юга Сибири, исследуется мобильность населения и перспективы интеграции рынка труда территории, анализируются агломерационные эффекты регионов перспективной конурбации, предлагаются подходы к оценке изменений в качестве жизни населения в результате реализации крупных инвестиционных проектов. Авторы исследуют институциональные барьеры реализации проекта и высказывают рекомендации об эффективных инструментах и механизмах.

Монография может быть полезной для научных сотрудников, практиков и студентов экономических специальностей, чьи интересы связаны с вопросами пространственного развития и региональной политики.

УДК 338.92
ББК 65.9(2Р)30-2

ISBN 978-5-89665-372-1

© ИЭОПП СО РАН, 2022
© Коллектив авторов, 2022

Полная электронная копия издания расположена по адресу:
http://lib.ieie.nsc.ru/docs/2022/008.pdf

# Глава 1

# ПРОЕКТ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ЮЖНОСИБИРСКОЙ КОНУРБАЦИИ

## 1.1. Понятие конурбации

Конурбация является продолжением урбанизационных процессов и одной из форм градостроительной системы. В результате активных экономических, социальных и культурных связей и на основе качественно нового развития транспортной инфраструктуры происходит стирание границ между соседними городскими агломерациями, и формируются интегрированные зоны расселения. Конурбации – объективный и естественный процесс пространственного развития, их структура и размеры определяются границами транспортной доступности, а динамика формирования определяется темпами развития инфраструктуры связи и ростом скорости транспортного сообщения.

Мировой опыт показывает, что возникновение конурбации приводит к созданию широкого рынка труда, товаров и недвижимости, росту качества и доступности всех услуг, включая образование и медицину, к более эффективному использованию ресурсов, к развитию высокотехнологичного бизнеса, увеличению производительности труда и росту региональной конкурентоспособности. Примерами самых больших конурбаций в мире являются Рурская в Германии, Рандстад в Нидерландах, Токайдо в Японии и Босваш в США.

Процессы формирования конурбаций подтолкнуло развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта, при этом обеспечивается не только развитие экономики и социальной сферы, но идет также пространственная трансформация распределения бизнеса, охватывающая как внутренние, так и прилегающие к конурбации территории. Можно выделить три основных канала влияния на пространственные пропорции экономического развития: агломерационный, транспортный и центростремительный.

*Агломерационные эффекты* возникают благодаря снижению транспортных издержек и затрат времени на переезды между го-

родами, которые соединены высокоскоростной магистралью. В результате свободного перемещения трудовых и материальных ресурсов, капитала, информации и инноваций укрепляются экономические связи внутри территории, формируется широкий диверсифицированный рынок факторов и результатов деятельности, что способствует росту производительности и развитию всего прилегающего ареала.

*Транспортный эффект* определяется схемой высокоскоростной железнодорожной сети, которая предполагает строительство новых станций на больших расстояниях от крупных городов, что запускает новое строительство на их территориях и передает импульсы роста. Постепенно вовлекаются в деловую активность и населенные пункты, которые непосредственно не подключены к магистрали, но находятся недалеко от неё, так как пространственные барьеры для бизнеса и населения снижаются. Благодаря внешним и агломерационным эффектам расширяется территория, вовлеченная в общие кооперационные, социальные и культурные взаимодействия.

*Центростремительный эффект* возникает из-за того, что территории, охваченные высокоскоростной транспортной сетью, получают преимущество в виде снижения издержек коммуникации и поставок, поднимая их конкурентоспособность. В результате оценки географии привлекательности со стороны бизнеса меняются, и поэтому влияние на пространственное неравенство может быть неоднозначным: как усиливающим, так и снижающим его. Если начинается быстрое открытие новых предприятий и региональных отделений крупных корпораций в малых и средних городах, охваченных сетью скоростного транспорта, то может наблюдаться сокращение общих межрегиональных различий в стране. Если же преимущества получают, главным образом, большие и крупнейшие города, то идет стягивание деловой активности в эти центры и в результате происходит усиление пространственной дифференциации.

## 1.2. Южносибирская конурбация – форма эволюции связей между центрами юга Сибири

Южносибирская конурбация является одним из немногих перспективных пространственных объединений в России, опирающихся на географическую концентрацию нескольких крупных городских агломераций (рис. 1), и выступает естественной формой эволюции существующих связей между центрами юга Сибири, куда в первую очередь входят Новосибирск, Томск, Кемерово, Новокузнецк и Барнаул, в широкую конурбацию включают также Омск и Красноярск. Эти города поддерживают активные экономические, производственные, научные, образовательные и культурные отношения (рис. 2).

При существующей транспортной инфраструктуре формирование единого рынка труда, товаров и услуг, поддержание тесных взаимодействий между городами юга Сибири затруднено из-за высоких затрат времени на поездки. По проведенным оценкам в настоящее время в рамках часовой доступности находятся города: Новосибирск – Бердск – Искитим; Барнаул – Новоалтайск; Белово – Ленинск-Кузнецкий; Новокузнецк – Прокопьевск – Киселёвск. При этом расширение временного отрезка до 2 часов не позволяет достигнуть связности областных центров, в изохроны включаются лишь небольшие более удалённые города, находящиеся внутри этих областей.

*Рис. 1.* Перспективные конурбации Российской Федерации

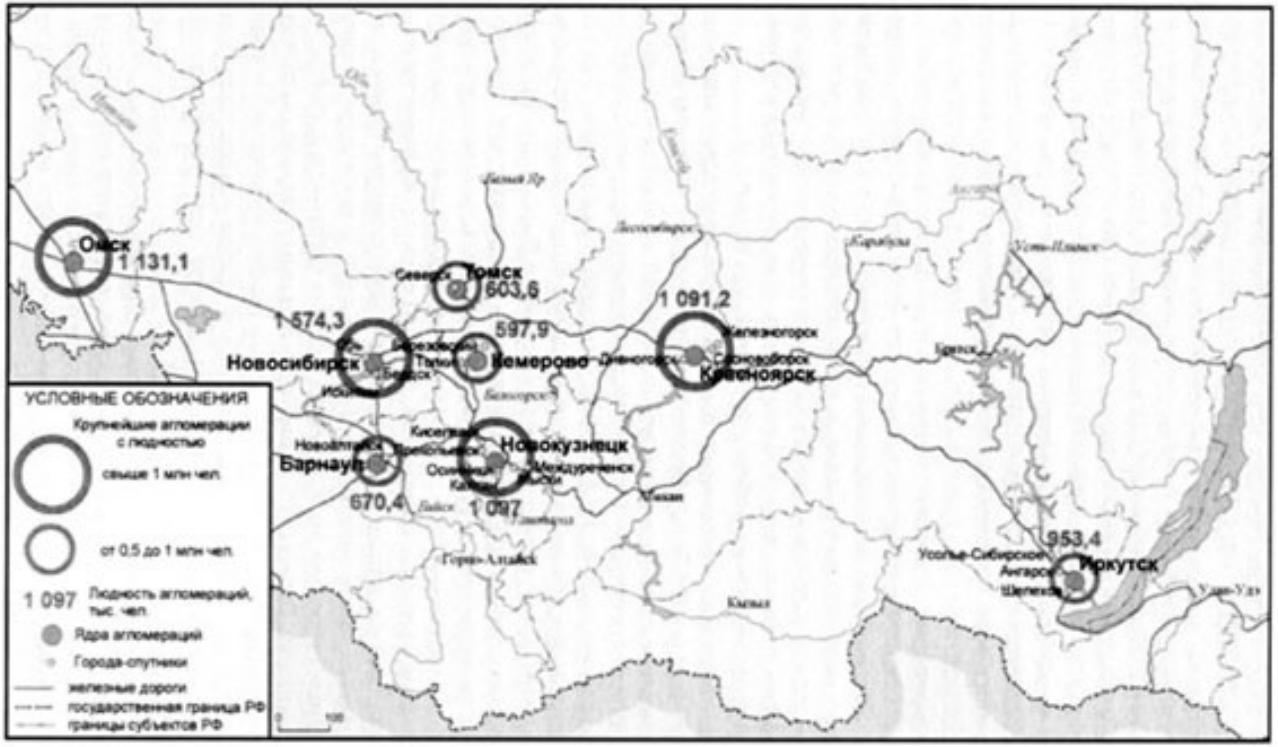


*Рис. 2.* Городские центры юга Сибири

Проект формирования и развития Южносибирской конурбации предполагает интеграцию пространства вокруг городских центров юга Сибири на основе развития скоростного транспорта. Развитие транспорта «сжимает» пространство, снижает транспортные издержки взаимодействия, увеличивает мобильность населения и бизнеса, создает возможности формирования крупного общего рынка труда, товаров и услуг и, как следствие, использовать выгоды масштаба и агломерационной экономики.

Программа развития скоростного движения в России предусматривает формирование сети железных дорог, позволяющих передвижение со скоростью свыше 250 км/ч, на юге Сибири предполагается строительство новых путей на участках Новосибирск–Юрга, Новосибирск–Барнаул и Юрга–Кемерово–Новокузнецк. Оценки времени в пути: Новосибирск–Барнаул – 1 час 20 минут, Новосибирск–Томск – 1 час 25 минут, Новосибирск–Кемерово – 1 час 45 минут, Новосибирск–Новокузнецк – 2 часа 40 минут. Очередность создания и расширения конурбации следующая: на первом этапе – интеграция Новосибирска и Барнаула, затем – присоединение Томска, Кемерово и Новокузнецка, на следующем шаге – включение Омска и, наконец, Красноярска.

Проект Южносибирской конурбации также предполагает развитие инфраструктуры транспорта и связи, гарантирующей мобильность и активное взаимодействие внутри всей ее территории: сеть федеральных, региональных и муниципальных автомобильных дорог, регулярное авиасообщение, скоростные электропоезда и экспрессы, развитие сети Интернета и мобильной связи. В результате вокруг Новосибирска в зоне двухчасовой доступности формируется интегрированное пространственное объединение, включающее городские агломерации, малые города и сельские населенные пункты с населением более 5 млн человек.

Однако наряду с физическими барьерами пространства существуют институциональные ограничения, которые сдерживают межрегиональное и межмуниципальное взаимодействие, их источниками являются дефекты законодательства, и существующая система общественных финансов. Кроме создания соответствующей физической инфраструктуры необходимо устранение институциональных барьеров мобильности факторов и результатов экономической и социальной активности, а также создание пре-

ференциальных режимов для бизнеса и инновационной деятельности на данной территории, государственная поддержка проектов межрегионального и межмуниципального взаимодействия.

Южносибирская конурбация рассматривается как «драйвер» социально-экономического развития, как полигон, демонстрирующий синергетические эффекты экономики макрорегиона. Реализация данного проекта приведет к созданию геостратегического транспортного, экономического и высокоурбанизированного узла восточной части страны, что будет способствовать расширению бизнеса, остановке оттока населения и сокращению социально-экономических и пространственных диспропорций развития Азиатской части и Российской Федерации в целом.

Необходимо понимать, что полноценное использование агломерационного потенциала Южносибирской конурбации возможно только в рамках Азиатской России в целом. Конурбация охватывает большую часть южного промышленного пояса территории, который имеет развитую научно-образовательную сеть, высокий промышленный потенциал и должна выступать стратегической базой инновационного развития, транслируя результаты агломерационной экономики в технологические и управленческие решения, востребованные на всей территории макрорегиона. Города Южносибирской конурбации являются крупными точками роста, выполняют функции транспортно-логистических, торгово-финансовых, научно-образовательных, культурных, инновационных и промышленных центров.

При эксплуатации и освоении ресурсов месторождений арктической и северной территории Азиатской части России необходимо учитывать предложения промышленного, аграрного, сервисного и научного секторов южного пояса. При этом экономика, технологические разработки и компетенции предприятий и организаций Южносибирской конурбации должны реагировать на спрос ресурсных регионов, формулировать предложения конкурентоспособных вариантов продукции и услуг.

Экономические и финансовые результаты развития Азиатской части России будут в значительной мере определяться тем:

– насколько тесным будет межрегиональное взаимодействие, включая связи арктического и северного поясов с южными территориями, с городскими агломерациями и конурбацией в целом;

– насколько успешным будет создание длинных цепочек технологических кооперативных связей между югом и другими регионами востока страны;

– в какой мере южный пояс и, главным образом, городские агломерации и Южносибирская конурбация смогут выступить технологической, сервисной, инновационной и кадровой основой для пилотных базовых проектов, а также ресурсной экономики северных и арктических территорий.

Задача модернизации и ускорения роста экономики Азиатской России должна решаться на основе внедрения передовых научных и научно-технологических разработок, развития наукоемкого инновационного бизнеса во всех отраслях и комплексах, что предполагает сотрудничество с научными, технологическими и инжиниринговыми центрами. Формами стратегического взаимодействия межрегионального характера являются: партнерство университетов и ВУЗов с высокими мировыми рейтингами, академической науки и ВУЗов, сотрудничество предприятий с НИИ и ВУЗами крупных городов, между отделениями РАН и органами власти субъектов Федерации.

Концепция развития академической науки исходит из коммерциализации разработок, из использования проектов научно-образовательных комплексов в Новосибирске и Томске, заявленных территориями инновационного развития, из создания инновационных кластеров в других городах Южносибирской конурбации: Красноярске, Барнауле и Омске. Эффективное развитие Азиатской части России должно опираться на инновации и прорывные достижения, разрабатываемые в научных учреждениях и институтах.