

Елена МЕТЕЛЕВА

ПРОБЛЕМЫ И ЦЕЛИ ФОРМИРОВАНИЯ СИБИРСКОГО МЕГАГОРОДСКОГО РЕГИОНА

В статье обосновывается сетевой подход к пространственному развитию городов и регионов Сибирского федерального округа. Определяются основные условия формирования Сибирского мегагородского региона.

Ключевые слова: агломерация, мегагородской регион, сетевой подход, урбанистическая сеть

Укрупнение масштабов городских поселений является ответом на вызовы современной глобализации, позволяя аккумулировать значительные объемы ресурсов для повышения влияния на спрос и предложение на глобальных рынках¹. В современной России данный ответ может предложить формирование мегагородских регионов (полицентрических мегалополисов) на основе *урбанистических сетей*. Но для этого при разработке стратегических документов важно уйти от *идеологии конкуренции* городов и регионов, перейдя к *идеологии кооперации*, с целью укрепления совместной конкурентоспособности.

Необходимость формирования мегагородского региона в Сибири

Предлагаемый в статье *сетевой подход* был применен для анализа перспектив развития городов-центров наиболее крупных и развитых регионов Сибирского Федерального округа (далее – СФО).

Почему рассмотрение было ограничено именно СФО?

Первая причина банальна – данные официальной статистики в последние несколько лет группируются именно по Федеральным округам.

Вторая причина в том, что, будучи объединены политическим решением «сверху» в один округ, крупнейшие города Западной и Восточной Сибири оказались в роли «конкурентов» за федеральные ресурсы, за внимание федеральной власти, которые теперь тоже распределяются по округам.

Третья причина – «искусственное» объединение регионов в данный Федеральный округ не противоречит его восприятию из внешней среды. И хотя в отечественной науке постоянно прилагались усилия по

¹ Hall T., Hubbard P. The entrepreneurial city: geographies of politics, regime and representation. Wiley.: Chichester, 1998.

дифференциации Западной и Восточной Сибири, для остального мира Сибирь — это одна большая целостность. Поэтому позиционирование крупных городов во внешней среде должно производиться именно с учетом целостного восприятия Сибирского региона как данности.

Виртуальные границы Сибирского региона могут совпадать или не совпадать с административными границами СФО. Но при выработке направлений развития речь должна идти не о СФО, который суть сугубо административное образование, а о *географическом регионе*, известном под именем «Сибирь».

Наиболее существенные характеристики СФО таковы.

Во-первых, через СФО проходит главная железнодорожная магистраль России — Транссиб, которая является транспортной артерией, связывающей не только восточную и западную части России, но и восточную и западную части Евразии. Основной пространственной характеристикой округа является его транзитный характер. Практически все широтные связи со странами АТР, все грузоперевозки и пассажирские перевозки из европейской части в азиатскую и обратно проходят через округ. Округ может стать также основным транспортным мостом между азиатским и американским континентами в случае активного расширения объемов меридиональных авиаперелетов.

Во-вторых, этот регион может быть «воротами» из Европы и Америки в Азию и обратно. «Воротами» не только в транспортном, но и в культурном, экономическом, политическом смысле.

В-третьих, в округе находится третий по численности населения город-миллионник (Новосибирск), а также ряд крупных городов, расположенных вдоль Транссиба, которые в совокупности представляют собой урбанистический каркас расселения, обеспечивающий связность российской территории как огромного геополитического целого. Укрепление этого каркаса является стратегической задачей с точки зрения обеспечения национальной безопасности страны.

В-четвертых, в силу своего географического положения, СФО является приграничным. Большинство субъектов Федерации, находящихся в Сибирском регионе, имеют границы с регионами сопредельных государств.

Эти особенности позволяют разработать *пять стратегических направлений* развития Сибирского региона.

Первое направление. Развитие транспортных и таможенных коридоров (как части международных транспортных коридоров из Европы в Азию). Это направление давно обсуждается, но существенных реальных усилий пока не предпринимается.

Второе направление. Развитие приграничных зон свободной торговли. Такие зоны имеются с китайской стороны, однако российские отсутствуют.

Третье направление. Развитие транспортных хабов — перекрестков широтных и меридиональных маршрутов. В настоящий момент не определено, какой из аэропортов станет главным российским хабом в Сибири — красноярский или новосибирский. Но фокус дискуссии должен быть смещен от конкуренции к кооперации и множественности хабов. Кроме того, должна быть проделана работа по встраиванию этих хабов в международный авиатрафик.

Четвертое направление. Развитие трансграничного сотрудничества регионов и городов. Это направление в настоящее время достаточно освоено Омской и Новосибирской областями, Алтайским краем и Республикой Бурятия.

Пятое направление. Развитие трансконтинентальной коммуникационной площадки для кросскультурных взаимодействий. Это направление пока обсуждается только на уровне научных дискуссий.

Для реализации пяти стратегических направлений должны быть предприняты специальные тактические меры. Это должны быть меры:

- обеспечивающие эффективное функционирование элементов международных и внутрироссийских транспортных коридоров, использующих особенности транзитного положения региона (железные дороги, шоссе, аэропорты, многофункциональные центры);
- обеспечивающие коммуникационную связность (единство) региона, что потребует формирования информационной инфраструктуры, связывающей группы экономических агентов в городах и регионах Сибирского региона;
- обеспечивающие формирование креативной зоны на базе объединения усилий представителей креативных и культурных индустрий;
- обеспечивающие создание образовательной зоны, например, в виде университетского округа.

Среди важнейших инфраструктурных проектов, необходимых для связывания территорий и городов Сибирского региона между собой, а также с внешним миром, особо следует выделить *транспортные проекты*. Глобальной целью государственно-частного партнерства на транспорте должно стать построение опорной сети железнодорожных терминалов и авиаузлов, которые составят основу распределения грузовых, транзитных и внутренних потоков.

Стратегия формирования мегагородского региона

Рассмотрим перспективы формирования в Сибирском регионе передовых наднагломерационных форм расселения (мегалополисов, мегагородских регионов), обеспечивающих полноценное участие в глобальной урбанистической сети.

Выполненный нами анализ привел к выводу *об отсутствии* в границах СФО *видимых предпосылок* для формирования в среднесрочной перспективе хотя бы одного мегалополиса, или «глобального города» (С. Сассен). Даже самый крупный и достаточно динамично развивающийся его центр — Новосибирск не имеет шансов развиваться в мегалополис. Среди важнейших причин сложившейся ситуации — сравнительно малая численность населения города и отсутствие мощного (густо населенного) городского региона (зоны влияния).

При этом сетевая природа городских связей позволяет *обеспечить экономическую связность поверх административных границ*, которые могут затруднять взаимодействия, но не могут служить ограничением, препятствием для формирования урбанистической сети. Поэтому никаких специальных административных решений или нормативно-правовых

актов о создании особенной «агломерации сибирских городов», или «сети сибирских городов», принимать не требуется. Это можно утверждать на том основании, что современные глобальные города (по Дж. Фридману) — это «многоядерные» (в советской терминологии) или «полицентрические» (в западной географической традиции) мегагородские регионы. Такие крупномасштабные наагломерационные формы расселения не являются результатом политических решений, хотя их складывание и может быть *инициировано* органами власти разных уровней.

Какими могут быть стратегические, ориентированные на развитие в условиях глобализации, действия сибирских городов?

Все исследователи, занимавшиеся изучением геоэкономической ситуации Сибирского региона, отмечают то, что для него характерно сочетание малонаселенности и значительной дистанцированности, географической удаленности крупных городов друг от друга. Это создает очень «рыхлую», слабую, разреженную полосу расселения, ориентированную вдоль главной магистрали — Транссиба. Основным средством транспорта является авиационный. Однако проведенный нами анализ выявил, что центры регионов СФО достаточно слабо связаны между собой авиамаршрутами. Практически единственным связующим звеном является Транссиб. Но опять-таки не все из крупнейших городов-центров связаны с этой транспортной артерией Сибири.

Стратегические соображения как национальной безопасности, так и экономической конкурентоспособности приводят к выводу о необходимости выстраивания *урбанистической сети центров регионов СФО*, на базе которой может сформироваться мегагородской регион с общей численностью населения минимум 7 млн человек. Именно сетевые связи позволяют объединять и увязывать между собой крупные города, расположенные на дальних расстояниях. Именно сетевые взаимодействия позволяют сочетать конкуренцию и кооперацию отдельных узловых пунктов, центров, хабов урбанистической сети, максимально эффективно используя их «сильные стороны» и нивелируя их «слабости».

Стратегии подключения к глобальной урбанистической сети могут быть различными и могут разрабатываться на основе разных подходов. Сетевой подход, который мы предлагаем применить, предполагает формирование крупной, наагломерационной формы расселения — полицентрической агломерации (мегагородского региона). Эта структура не будет представлять собой сплошной застроенной полосы расселения. Однако она должна иметь значительные внутренние связи и выступать как связанное экономико-социальное пространство, как один крупный «полюс развития», чтобы быть в состоянии привлекать ресурсы извне и иметь возможность полноценного участия в глобальной урбанистической сети. Формирование такого мегагородского региона возможно только в форме сети городов-центров регионов, как *базовых опорных пунктов*. Руководство городов должно инициировать и управлять процессом формирования сети, а основными экономическими агентами, за счет активности которых станет возможным существование и развитие подобной сети, являются как бизнес-структуры, так и представители креативных и культурных индустрий.

Что же касается примерной топологии данной урбанистической сети, то она, вероятнее всего, будет иметь *линейную конфигурацию*. Исторически экономическая линия, или *ось развития*, Сибирского региона ориентирована вдоль важнейшей транспортной артерии — Транссиба. Концентрация населения и городов вдоль железных дорог, как правило, являющихся важными экономическими линиями, достигает высокой степени.

Так, в полосе вдоль железной дороги от Тайшета до Иркутска, протяженностью 500 км и площадью 30 тыс. км² (0,4% территории Восточной Сибири) сосредоточено 12% населения и 20 городов при плотности населения 45 чел./км² (среднее значение по Восточной Сибири — 1,8 чел./км²). В прижелезнодорожной полосе шириной 15 км в обе стороны проживает 97,8% *городского* населения Западной Сибири.

Такая топология, в принципе, подходит под определение «мегалополиса» Ж. Готтмана². Мегалополис — полосовидное урбанизированное образование, результат срастания агломераций; складывается там, где четко выражены проявившие себя оси развития, например полимагистрالی.

Конечно, разреженная полоса расселения вдоль Транссиба и огромные расстояния между городами не позволяют ожидать формирования мегалополиса как сплошной полосы расселения. Но складывание урбанистической сети сибирских городов возможно, желательно, необходимо и может позволить, в определенной степени, преодолеть естественные «слабые стороны» геоэкономического положения городов Сибири. Несмотря на то что возможные характеристики такого мегагородского региона, конечно, будут уступать характеристикам крупнейших мировых агломераций в смысле численности и плотности населения (см. табл. 1).

Т а б л и ц а 1

Сибирский мегагородской регион

Наименование мегалополиса	Количество агломераций	Население, млн чел.	Площадь, тыс. км ²	Плотность, чел./км ²	Протяженность главной оси, км
Сибирский регион	7—8	8	100	45	2000

Согласно определению М. Кастельса, город — это, скорее, *процесс*, чем место³. Поэтому инициировать следует именно *сетевые процессы*, активизировать и запускать *потоки*, а не ставить в качестве ближайшего целевого ориентира формирование физически слитного сплошь заселенного урбанизированного пространства. Такая глобальная стратегическая цель может быть поставлена только на достаточно отдаленную перспективу, например на 50—70 или даже 100 лет.

² Bourdeau-Lepage L. and Huriot J.-M. The Metropolis in Retrospect: Permanence and Change [Электронный ресурс]. Loughborough University. URL: GAWC Research bulletin № 140, 23 April 2004. Режим доступа: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb140.html> (дата обращения: 30.05.2007).

³ Кастельс М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура [Электронный ресурс]. Библиотека «Полка букиниста». Режим доступа: http://polbu.ru/kastels_informepoch/ch54_all.html. (дата обращения: 17.10.2007).

Есть значительная разница, когда один город трансформируется в мегалополис, либо когда урбанистическая система, состоящая из различных городов (с отдельными органами управления, раздельной транспортной инфраструктурой), пытается слиться в один мегалополис. Второй путь, конечно, сталкивается с большим количеством политических сложностей и институциональных препятствий. Еще более сложным будет способ, когда несколько городов и регионов стараются объединить свои усилия для складывания мегагородского региона.

Однако, несмотря на трудности, такой опыт популярен в Европе. Считается, что в дополнение к конкуренции регионов, призванной поддерживать экономическое развитие внутри конкретного агломерационного региона, должно существовать также взаимодействие (кооперация) между регионами. По существу, такие объединения из трех или более регионов через кооперацию их городов-центров представляют собой стратегический альянс, т.е. гораздо более тесную кооперацию, чем объединения городов-побратимов, дружеские пакты или протоколы о сотрудничестве.

По утверждению П. Холла, в то время как традиционные центральные места (в рамках регионов), которые изучал В. Кристаллер, были связаны радиальными системами общественного транспорта (поезда, автобусы), соединяя города с более низкими уровнями системы и с сельской местностью, высшие уровни современной системы центральных мест *напрямую связаны друг с другом системами деловых поездок и информационного обмена* (воздушные коридоры, межгородские и высокоскоростные железнодорожные маршруты, автомагистрали, телекоммуникационные средства передачи голоса и данных), а также *инфраструктурой путешествий* в форме отелей, ресторанов и мест развлечений⁴. Это предполагает, что новая урбанистическая система определяется на основе других индикаторов, а именно, *концентрации бизнеса* (международные банки, биржевые транзакции, отели) и *потоков* людей и информации.

Мощность такой урбанистической сети первоначально будет сравнительно невелика, и укрепление ее мощности зависит от серьезности намерений городских органов управления городов-участников и от осознания ими реальности угроз глобальной конкуренции.

Какими могут быть цели формирования урбанистической сети Сибирского региона?

Даже города Европы, обладающие достаточно крепкими экономическими позициями по сравнению с городами России, озабочены укреплением своей конкурентоспособности и создают урбанистические сети, объединяют свои усилия именно с этой целью⁵. Действия по налаживанию городского и регионального сотрудничества могут потенциально снизить убыточную конкуренцию, способствовать более продуктивному расходованию бюджетных ресурсов, а также позволить городам коллективно достигать таких результатов, которые не могут быть достигнуты индивидуально.

⁴ Hall P. The World Cities. London.: Heinemann, 1966.

⁵ Мартин Ф. География неравенства в Европе // SPERO. 2008. № 9.

Цели формирования Сибирского мегагородского региона

Подобно аналогичным сетевым образованиям европейских и американских городов урбанистическая сеть сибирских городов своей главной целью должна иметь *обеспечение конкурентоспособности* Сибирского региона в глобальном масштабе. Однако эта цель не может быть единственной. Мы предлагаем определить *три главных* взаимосвязанных *цели* складывания урбанистической сети в Сибирском регионе:

- укрепление экономического и социального единства региона;
- сохранение природных ресурсов и культурного наследия;
- обеспечение сбалансированной конкурентоспособности Сибирского региона.

Выгоды для Сибири и страны в целом смогут проявиться, во-первых, в конкурентоспособной сети городов, которая увеличивает свою ценность (капитализацию) благодаря сотрудничеству в Сибирском регионе и в международном масштабе. Во-вторых, в формировании сети городов, обеспечивающих пространственное единство Сибири.

При таком подходе целью регионального развития становится *увеличение капитализации региона* — рост стоимости активов, находящихся на его территории и вовлекаемых в систему глобальных обменов. В условиях открытого рынка это ведет к концентрации мобильного капитала в более капитализированном регионе, т.к. активы стекаются туда, где их стоимость максимальна⁶. Целью же развития *всего* Сибирского региона должен стать рост капитализации региона. В качестве основных критериев оценки — использоваться такие рассчитываемые как по отдельным городам и регионам, так и по региону в целом традиционные показатели, как:

- ВВП на душу населения;
- реальные располагаемые доходы населения;
- цена квадратного метра площади жилых помещений;
- цена аренды квадратного метра площади нежилых помещений;
- объем платных услуг на душу населения и т.п.

Значение урбанистической сети состоит в повышении конкурентоспособности Сибирского региона, в повышении его капитализации. Капитализацию, или рост стоимости активов, вовлеченных в оборот в данном макрорегионе, можно оценить с помощью вполне традиционных показателей. Их сопоставление иллюстрирует более высокую «стоимость» самых развитых макрорегионов России относительно менее развитых — показатели Московской агломерации в несколько раз превышают показатели федеральных округов, которые имеют большую территорию, но меньшую численность населения и меньшую экономическую мощь (см. табл. 2).

⁶ Щедровицкий П.Г. Государственная политика регионального развития в РФ: проблемы и перспективы [Электронный ресурс]. 2009. Русский архипелаг. Режим доступа: <http://www.archipelag.ru/agenda/povestka/evolution/formula/securing/> (дата обращения: 15.10.2008).

Т а б л и ц а 2

Оценка капитализации некоторых макрорегионов РФ в 2006–2009 гг.

Макрорегион	ВРП на душу населения*, руб.	Денежные доходы на душу населения, руб.	Объем платных услуг на душу населения, руб.	Цена 1 кв. метра жилой площади, руб.	Цена аренды 1 кв. метра нежилых помещений**, руб.
Москва	504 149,8	35 489,7	75 009,4	72 416,89	12 000
Санкт-Петербург	180 314,7	168 76,4	41 593,7	46 493,13	7000
УФО	308 295,9	15 025,2	23 551,2	40 574,98	5000
СФО	121 764,6	10 286,0	18 198,9	33 600,38	4000
ПФО	115 648,6	9927,6	18 698,0	32 918,27	3000

* данные за 2006 г.

** данные за 2009 г.

Какого рода сеть могут формировать сибирские города — центры регионов СФО?

При ответе на этот вопрос следует учитывать, что речь не должна идти о создании надрегионального образования вроде федерального округа. Вполне логичным, на наш взгляд, является опора на уже существующие институты.

Например, на такую авторитетную и в общем действенную межмуниципальную организацию, как Ассоциация сибирских и дальневосточных городов (АСДГ). Крупнейшие города-центры регионов СФО играют в ней едва ли не главную роль. Исполнительная дирекция АСДГ располагается в Новосибирске. В рамках деятельности этой Ассоциации возможна реализация отдельного направления взаимодействия — создание урбанистической сети городов Сибирского региона. Хотя мы рассматриваем и вариант учреждения Ассоциации городов Сибирского региона.

Отметим также, что органы власти городов могут каждый со своей стороны способствовать складыванию урбанистической сети, поощряя интеграцию городских экономических агентов в разных сферах деятельности. Конкретные механизмы также будут предложены далее.

Попробуем теперь определить *сферы*, в которых могут быть инициированы новые или поддержаны существующие сети.

Для выяснения этого мы предлагаем обратиться к передовому зарубежному опыту, к анализу современных и перспективных городских видов деятельности.

По мнению одного из ведущих зарубежных исследователей Ч. Лэндри, для идущей по всему миру экономической борьбы между городами сегодня являются существенными три фактора:

- стоимость рабочей силы;
- уровень развития технологий;
- креативность⁷ (использование индивидуального творчества, умения и таланта для генерации и эксплуатации интеллектуальной собственности).

⁷ Лэндри Ч. Креативный город / Пер. с англ. М.: Издательский дом «Классика-XXI», 2006.

В городах России и особенно в городах Сибирского региона рабочая сила *не может конкурировать* по своей стоимости с дешевой рабочей силой Юго-Восточной Азии.

Уровень развития технологий также не может рассматриваться в качестве фактора экономического роста, поскольку достижения советского периода во многом утрачены во время кризиса⁸, а инновационный путь развития пока еще только объявлен в качестве стратегического направления для российской экономики, но весьма далек от практической реализации.

Таким образом, реальным фактором, на базе которого можно пытаться конкурировать, по крайней мере на ближайшую перспективу, пока *остается креативность*. А с учетом сохраняющейся технологической отсталости большинства промышленных производств и агропромышленного комплекса СФО, в роли основного ресурса пространственного развития пока может рассматриваться потенциал местных сообществ, потенциал кооперации институтов культуры, науки, образования, бизнеса и в первую очередь наиболее активных групп в составе этих институтов.

Существует очевидная необходимость компенсировать естественные «сравнительные недостатки» сибирских городов, связанные с ограниченным внутренним рынком и малой численностью населения. Города должны развивать высокую эффективность в сфере креативных и культурных индустрий и производительную инфраструктурную систему, чтобы привлечь новых резидентов, иностранных инвесторов и другие виды потоков.

Условия формирования Сибирского мегагородского региона

Дефицит связей, информационного обмена между крупнейшими городскими центрами оказывает тормозящий эффект на развитие регионов и всего Сибирского региона, тогда как построение такого каркаса из городов как узлов сети представляет собой один из главных ресурсов ускорения этого развития.

В *микроокружении* — внутри своих регионов СФО — крупнейшие города конкурируют в настоящее время с большими и средними городами за внутрирегиональные потоки резидентов и бизнеса. В этой борьбе выигрывают, безусловно, центры регионов. Но эта конкуренция не ведет к приросту ресурсов внутри регионов. Она приводит только к стягиванию

⁸ «Фундаментальная и прикладная наука, конструкторская база понесли за время кризиса 1990-х гг. тяжелые потери, которые до сих пор не восстановлены. Численность персонала, занятого разработками, сократилась с 1533 тыс. человек в 1992 г. до 807 тыс. в 2006 г. — почти вдвое; число проектных и научно-исследовательских организаций — в 8,5 раза, многократно уменьшилось финансирование науки как государством, так и корпорациями. Доля затрат на НИОКР в ВВП почти вдвое ниже среднемировой... удельный вес России в мировом экспорте высоких технологий составляет всего 0,32%» (Яковец Ю. О сочетании долгосрочного прогнозирования и стратегического планирования [Электронный ресурс]. Экономический портал. 2009. Режим доступа: <http://institutions.com/strategies/1088-o-sochetanii-dolgosrochnogo-prognozirovaniya-i-strategicheskogo-planirovaniya.html> (дата обращения: 26.08.2009)).

внутрирегиональных ресурсов в крупные города и ослаблению периферийных зон, небольших городов и сельской местности.

Конкуренция на *мезоуровне* (между центрами регионов СФО) ведется за резидентов, бизнес, мигрантов из других регионов и пограничных стран. Однако эти ресурсы весьма ограничены. Население СФО составляет лишь 19,79 млн человек, а доля национального ВВП, производимая в СФО, составляет 10,9% от ВВП РФ. Таким образом, даже в национальном масштабе региональные ресурсы не могут служить единственной достаточной базой развития такого огромного региона, как Сибирь, а по сравнению с мировыми ресурсами, которые концентрируются в развитых регионах мира, — это мизерная величина.

Отсюда следует вывод: *вести конкурентную борьбу целесообразно не внутри своего глобального региона, не внутри страны, а на мировом рынке за мировые ресурсы*. И вести ее легче не каждому городу, а объединив усилия, составив некий стратегический альянс и нацеливая свою деятельность на привлечение в него других членов и более масштабных объемов ресурсов извне.

Для того чтобы вовлечь новые ресурсы и новых членов, в сети должна образоваться зона «притяжения», зона «накопления ресурса». Создать эту «зону» можно, только создав определенную напряженность, интенсивное поле активности, развернув уникальную деятельность. Именно креативные индустрии, т.е. сфера деятельности по созданию уникальных образцов, символов, знаков, смыслов и т.п., являются реальным полем активности, полем конкурентной борьбы на внешних рынках, на базе которого возможно создание городской сети и формирование нового мегагородского региона.

Создание урбанистической сети и формирование Сибирского региона требует выполнения политических, психологических и экономических условий.

Психологические условия предусматривают преодоление идеологии «игры с нулевой суммой», восприятия других крупных городов СФО в первую очередь как конкурентов во всех сферах и на всех рынках. При этом необходимо четко определиться, на каком уровне может вестись конкурентная борьба между городами и за какие ресурсы.

Политическое условие состоит в необходимости активного включения органов публичной власти городов-центров СФО в деятельность по инициированию образования сетей городских агентов в сфере креативных индустрий и в других сферах городской активности. Реализация политики создания сетей требует определенного оформления.

Во-первых, в стратегические планы городов должны быть внесены некоторые дополнения/корректировки, связанные с отказом от политики прямой конкуренции между городами-центрами регионов СФО и признанием необходимости кооперации усилий городов по формированию сетей и совместному продвижению Сибирского региона.

Во-вторых, для обеспечения устойчивости сети требуется институционализация. Она может быть осуществлена в форме Соглашения о намерениях, о направлениях совместных действий. При этом не требуется,

чтобы это был нормативно-правовой акт, декларирующий создание нового административно-территориального образования. Базовой площадкой для инициирования городской сети может стать, как отмечалось, существующая организация – Ассоциация сибирских и дальневосточных городов (АСДГ).

«Социальный капитал», доверительные отношения и политическая воля участников действовать совместно важны для успешной региональной кооперации. Социальный капитал в городах Сибирского региона имеется, поэтому нужна политическая воля городских органов управления, отвечающих за стратегическое развитие городов.

Наконец, *экономические* условия для складывания городских сетей должны проявиться в виде квалифицированных работников, транспортной и коммуникационной инфраструктуры, а также городской и природной среды. И самыми актуальными здесь являются проблемы:

- связности городов и регионов;
- доступности (транспортной и коммуникационной).

Говоря о формировании новой наднагломерационной формы расселения (мегагородского региона), следует учитывать необходимость модернизации и достройки *транспортных магистралей*. Успех запуска новых потоков между городами в значительной степени зависит от повышения средней скорости транспорта, от сокращения времени перемещений между узлами. Скоростные железнодорожные линии, доказавшие свою эффективность в условиях Западной Европы, имеют особенно важное значение при российских расстояниях. Это необходимо для нормального функционирования страны и ее макрорегионов как связанного целого. Учитывая огромную протяженность российских, особенно сибирских, трасс, необходимо, чтобы скорость движения приближалась к 300 км/час. Такая скорость, по расчетам экспертов, способна ускорить товаропоток и пассажирское перемещение почти в два раза, что оказало бы значительное, поддающееся расчету влияние на увеличение ВВП⁹.

Кроме развития железнодорожных магистралей существенным условием повышения связности городов-центров регионов СФО должно стать *авиасообщение*.

Мощным фактором, ускоряющим развитие в целом, могут стать *информационные и коммуникационные технологии*, позволяющие при относительно небольших издержках преодолеть изоляцию российской глубинки, интегрировать ее в глобальную сеть деловых и социальных контактов. С учетом сибирских расстояний, климата и состояния дорожной сети это приобретает особую значимость. Поэтому каждому городу необходимо разработать коммуникационную стратегию, позволяющую повышать коммуникационную доступность города и интенсифицировать вовлечение его в глобальные сети.

⁹ Глазычев В.В. Россия: принципы пространственного развития [Электронный ресурс]. Персональный сайт В.В. Глазычева. Режим доступа: http://www.glazychev.ru/projects/2004_ProstRazv/2004_DocladProstRazv.htm. (дата обращения: 27.12.2007).

* * *

Резюмируя, отметим, что создание сети городов-центров регионов СФО — это не стратегическая, а тактическая цель. Стратегической целью является рост капитализации региона в целом. Формирование мегагородского региона в Сибири должно стать целью политики пространственного развития на уровне СФО.

Это не потребует полной интеграции экономической деятельности и административного единства. Но предполагает наличие партнерских отношений и активной кооперации между городскими экономическими агентами в различных городах региона. Кооперация обязательно должна присутствовать в таких сферах, как территориальный маркетинг, креативные и культурные индустрии. Кроме того, обязательным условием складывания мегагородского региона является высокий уровень развития транспортной инфраструктуры, транспортная связность и доступность его частей.

Объединение усилий, ресурсов, компетенций крупных сибирских городов может позволить привлечь в сеть других участников, извне. Состав участников не может ограничиваться только городами. Они должны стать *лишь инициаторами* создания сети. Ее расширение до размеров, например, состава членов АСДГ может стать среднесрочной тактической целью, а долгосрочной целью может быть активное взаимодействие с урбанистическими сетями городов Юго-Восточной Азии Азиатско-Тихоокеанского региона, а также городов Европы и Южной Америки.