

ВОЛГИН А. В., ГАРАДЖАЕВ Х. Б., ЕВДОКИМОВ М. Ю., КРЫЛОВ П. М.

**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ПРИОРИТЕТЫ
ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ОМСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ**

Аннотация. Рассматривается специфика экономико-географического положения Омской агломерации. Обосновываются основные концептуальные положения пространственного развития Омской агломерации на перспективу. В основе концептуальных предложений – особенности социально-экономического, в том числе транспортно-инфраструктурного развития территории.

Ключевые слова. Омская агломерация, территориальное планирование, пространственная структура территории, коридор развития территории, точка роста агломерации, ядро агломерации.

VOLGIN A. V., GARAJAEV H. B., EVDOKIMOV M. YU., KRYLOV P. M.

**STRATEGIC DIRECTIONS AND PRIORITIES
OF SPATIAL DEVELOPMENT OF OMSK AGGLOMERATION**

Abstract. The specifics of the economic and geographical location of the Omsk agglomeration are considered. The main conceptual provisions of the spatial development of the Omsk agglomeration for the future are substantiated. The conceptual proposals are based on the specifics of the socio-economic, including transport and infrastructure development of the territory.

Keywords. Omsk agglomeration, territorial planning, spatial structure of territory, territory development corridor, agglomeration growth point, agglomeration core.

Трансформация территорий разного уровня в 1990-2020 гг. затронула все регионы России. В значительной степени, в том числе и с градостроительной точки зрения, изменилась пространственная структура крупнейших городских агломераций России [1]. В настоящей работе мы рассмотрим возможности развития Омской агломерации – одной из крупнейших в Азиатской части России.

Омская агломерация является стратегически важной территорией Сибирского федерального округа, связывая наиболее экономически освоенные территории европейской части России и наиболее перспективные, богатые сырьевыми и трудовыми ресурсами регионы Западной Сибири, а также территории развивающихся Екатеринбургской, Новосибирской и Красноярской конурбаций [2; 3; 4].

Экономико-географическое положение (ЭГП) Омской агломерации.

ЭГП Омской агломерации характеризуется её компактным положением в южной части Омской области на пересечении важнейших транспортных коммуникаций, проходящих через территорию Омской области.

Транспортно-географическое положение Омской агломерации благоприятное и выгодное. В пределах агломерации развиты все основные виды общественного транспорта. Хорошая транспортная доступность в пределах Омской агломерации предопределена размещением на её территории Омского транспортного узла – одного из крупнейших городов на Транссибе, второго по численности жителей города Западной Сибири и всего Сибирского федерального округа. На данный момент (2019 г.) качество обслуживания населения общественным транспортом оценивается жителями Омской агломерации весьма низко. По данным социологического опроса, средневзвешенная оценка населением качества общественного транспорта составляет 2,91 балла из 5 возможных [5].

Необходимо отметить ярко выраженную лучевую направленность развития Омской агломерации (развитие территорий вдоль основных лучей – транспортных магистралей, соединяющих Омск с соседними городами и регионами России и Казахстана).

Это направления на запад (Исилькуль-Екатеринбург), на северо-запад (Ишим-Тюмень), на восток (Новосибирск), на юго-восток (Павлодар), юго-запад (Кокчетав, Астана).

Северная ось агломерации (на Тару) характеризуется слабым уровнем развития, низкой плотностью населения и хозяйственной активности.

При этом *«агломерационные оси» способствуют сверхконцентрации населения и хозяйства именно в Омске.* Отсутствие объездной автомобильной дороги вокруг Омска со всех его сторон приводит к избыточному транзитному давлению транспортных потоков на город Омск, снижению роли и значения прилегающих к Омску городских и сельских поселений, входящих в территорию Омской агломерации.

Политико-географическое положение Омской агломерации объясняется её близостью к российско-казахстанской границе, в т. ч. к крупным городам соседнего Казахстана (Кокшетау, Астане, Павлодару и др.). При этом транспортные связи Омской агломерации с Казахстаном несоизмеримо меньшие, по сравнению с соседними российскими регионами и расположенными в них агломерациями (особенно, по сравнению с Новосибирской агломерацией). Отчасти это можно объяснить конкуренцией соседних российских регионов с регионами быстрорастущего Казахстана. Омская агломерация не примыкает к территории Казахстана, однако принимает большое количество мигрантов из Казахстана и государств Средней Азии.

Демогеографическое положение Омской агломерации характеризуется сочетанием высочайшей концентрации населения в её пределах относительно населения всей Омской области (более 70%), при наличии на большей части территории области неблагоприятных демографических тенденций, отсутствии устойчивого роста населения, его старением, снижением числа и доли трудоспособного населения в общей численности населения.

Сбыто-географическое положение Омской агломерации также выгодное. Через город Омск проходят транзитные субширотные транспортные потоки (а также транспортные потоки южного направления в (из) Казахстана), превращая Омск в большую перевалочную и логистическую базу Западной Сибири.

Концептуальные идеи развития территории Омской агломерации.

Общая концептуальная идея развития Омской агломерации – формирование коридоров и поясов экономического и пространственного развития территории, а также центров развития Агломерации, противодействующих центростремительному развитию города Омск¹.

Концепцией обозначены коридоры развития территории Агломерации и направления внешних связей, а также пояса развития и направления внутренних связей на территории Агломерации.

На пересечении коридоров развития территории находится Ядро Агломерации, а на территории коридоров – точки развития (роста), формирующиеся центры Агломерации.

Главный Коридор развития территории – территория Транссибирского транспортно-коммуникационного коридора, главная транспортно-хозяйственная артерия Сибирского региона, с направлениями: Челябинск – Омск – Новосибирск и Екатеринбург – Тюмень – Омск – Павлодар) обеспечивает внешние связи Агломерации, в том числе с Екатеринбургской и Новосибирской агломерациями, с агломерациями на территории Казахстана.

На перспективу, в границах Главного Коридора получают развитие город Омск и районные центры: пгт Москаленки, пгт Марьяновка, пгт Кормиловка, город Калачинск и группы сельских поселений, определенные схемами территориального планирования соответствующих муниципальных районов.

Город Омск развивается, прежде всего, как крупный транспортный и транспортно-распределительный центр Сибирского региона и РФ в целом.

Населённые пункты также развиваются на основе транспортно-логистических функций. Перевозка и обработка грузов, складирование, а также перевозка пассажиров, обеспечение маятниковой миграции.

¹ При написании статьи использовались материалы ОАО «Гипрогор».

Концепцией рассматривается ещё три коридора развития, с направлениями: «Омск – Тюмень – Екатеринбург» (автомобильная магистраль), «Омск – Тара – Тобольск» (автомобильная магистраль), «Омск – Кокшетау – Астана» (автомобильная магистраль).

Коридоры развития обеспечивают внешние связи Агломерации, в том числе международные, с агломерациями Республики Казахстан.

Концепцией также рассматриваются три пояса развития, которые обеспечивают внутренние связи в периферийной внутренней и в периферийной внешней зонах большие и крупные городские и сельские населённые пункты, в т. ч. все центры муниципальных районов.

Наличие на перспективу трёх поясов развития обосновано необходимостью создания условий *более тесных связей удалённых территорий Омской агломерации, не связанных с центростремительными потоками в направлении Омска.* Город Омск – ядро Агломерации – должен избавиться от избыточной транзитной транспортной функции внутрорегионального и межмуниципального уровней.

Следовательно, намеченные пояса развития ориентированы на выполнение, с одной стороны, функции барьера для центростремительного вектора развития Агломерации, перехватывающие транспортные, миграционные потоки в Центр агломерации. С другой стороны, они формируют центры развития Агломерации.

Первый пояс развития территории рассматривается преимущественно в границах полуторачасовой транспортной доступности, и частично – в границах часовой транспортной доступности от Центра Агломерации (общественным транспортом), связывая территории муниципальных районов в окружении Центра Агломерации.

Второй и третий пояса развития рассматриваются преимущественно в границах двухчасовой транспортной доступности, и частично – в границах полуторачасовой транспортной доступности от Центра Агломерации (общественным транспортом) – связывая территории Шербакульского и Горьковского районов с другими территориями Агломерации, соответственно.

Первый пояс развития включает группу развивающихся городских и сельских населённых пунктов, связанных транспортно-дорожной сетью муниципальных районов (в том числе районные центры) и они рассматриваются как развивающиеся центры Агломерации.

Эти территории получают развитие, главным образом, за счёт сельскохозяйственного производства, пищевой и перерабатывающей промышленности, а также промышленности строительных материалов, транспортной и агрологистики, строительной деятельности, а

также за счет формирования и совершенствования их производственной и социальной инфраструктуры.

Особо выделяется агломерационная территория, сближенная с административными границами городского образования «город Омск», включающая городские и сельские населенные пункты Омского муниципального района: Ростовка (центр района), Ульяновка, Морозовка, Ракитинка, Гауф, Новоомский, Троицкое, п. Магистральный, Лузино, Дружино, Горячий Ключ, Большие Поля, Пушкино и др. Эта группа населённых пунктов активно развивается и формирует территорию наибольшей экономической активности агломерации.

Омская агломерационная территория представляют интерес для индивидуального и коттеджного строительства для жителей Омска, где жилая функция успешно конкурирует с сельскохозяйственной функцией.

Концепцией пространственного развития определены полюс роста и точки развития (роста) территории агломерации. Полюс роста – это Ядро (центр) агломерации, городской округ город Омск.

В соответствии с проектными решениями выполненной работы «Внесение изменений в Схему территориального планирования Омской области», город Омск в перспективе (на 1 очередь и последующие годы) характеризуется следующим образом².

Городской округ «город Омск» – это «город-миллионник», с тенденцией роста численности населения (прогнозная численность населения 1,22-1,25 млн чел).

На перспективу Омская агломерация развивается как многофункциональный центр региона, с приоритетным развитием промышленных, транспортно-логистических и научно-образовательных функций.

Концепцией рассматривается возможность создания *сети городов-спутников и перераспределения функций между городом и окружающей территорией.*

Проектные решения направлены на ослабление территориальных диспропорций развития Ядра Агломерации, на решение острых экологических проблем, на создание общественного пространства города в соответствии с высокими стандартами городской среды, на повышение качества жизни населения.

Территориальное развитие города намечается, прежде всего, за счёт рационального использования внутренних резервов. Концепцией утверждается, что развитие г. Омска должно быть органично связано с развитием Омского муниципального района. При этом район остаётся самостоятельным муниципальным образованием, с решением общих межмуниципальных проблем на основе межмуниципального сотрудничества на договорной основе. Для решения городских проблем Концепцией рекомендуется использование

² Используются материалы ОАО «Гипрогор».

пограничной территории Горьковского муниципального района, расположенного в пределах часовой – полутора часовой транспортной доступности от Центра Агломерации, и менее ценной для агропромышленного развития региона. Конкретные мероприятия и проектные решения по социально-экономическому и территориальному развитию городского округа «город Омск» отражены в иных публикациях.

Точки развития (точки роста) территории Агломерации

Под точками развития (точками роста) понимаются развивающиеся территории, дающие импульс развитию муниципальным образованиям, Омской агломерации в целом. При этом под развитием понимается развитие экономики (основа для роста рабочих мест, доходов населения), инфраструктурное развитие – связанность и доступность территории, повышение качества жизни населения, улучшение экологической ситуации и рекреационных условий жизни. Анализ документов территориального планирования отдельных территорий Омской области показал, все городские и сельские населённые пункты (кроме «умирающих», без потенциала развития) – развивают территорию, но в разной степени. При этом из всей совокупности населённых пунктов можно выделить группу экономически активных населённых пунктов, развивающих свой потенциал развития. Это – прежде всего, центры муниципальных районов и центры поселений.

Концепцией предлагается рассматривать эти группы развивающихся населённых пунктов как потенциальные территории развития Агломерации (точки роста), которые в перспективе и будут формировать (наряду с Омском) – опорный каркас расселения Агломерации. В эту же группу войдёт и город Калачинск (необходимый для развития Омской агломерации).

В качестве примера можно привести: в Омском районе – с. Дружино: (с числом жителей 3,5 тыс.), с перспективным размещением крупного мультимодального транспортно-логистического центра, крупного животноводческого комплекса, производства строительных материалов и др. объектов. с. Пушкино (с числом жителей 2,6 тыс.) и с Надеждино (с числом жителей 2,2 тыс.), с размещением индустриальных парков, комплексов глубокой переработки сельскохозяйственной продукции «Биокомплекс», вертикально-интегрированного комплекса по производству, переподготовке и глубокой переработке картофеля и овощей (с Пушкино) и других производственных и непроизводственных объектов.

Перспективный опорный каркас расселения усилят города – спутники Омска – качественно новые поселения разных функциональных типов, предлагаемые Концепцией для «разгрузки» насыщенной функциями территории Омска.

Ещё одним центром развития Агломерации может стать проектируемый город – *аэрополис*, связанный со строительством нового международного аэропорта «Омск – Фёдоровка».

Концепцией предлагается *новая пространственная структура территории* и новое пространство полноценной Омской агломерации, которое обеспечат:

- ГО Омск (Ядро Агломерации, полюс роста территории)
- группы развивающихся городских и сельских населённых пунктов, определённые в СТП муниципальных районов, в том числе город Калачинск (точки развития территории)
- сеть небольших городов – спутников Омска;
- аэрополис, новый город на 30-40 тыс. жителей.

Развитие инфраструктур:

- развитие системы здравоохранения, образования, культуры и спорта;
- развитие транспортной системы: Омский ХАБ (новый аэропорт), МММЦ (международный мультимодальный транспортно-логистический центр), новые обходные дороги;
- развитие инженерных систем;
- развитие рекреационных территорий (в том числе Чернолучинско-Красноярская, Ачаирская);
- улучшение экологии и охрана природы: создание МЦОО (межмуниципальных центров обращения с отходами), сохранение и развитие ООПТ;
- развитие территорий под индивидуальное и коттеджное строительство (адекватное процессу субурбанизации);
- внешние связи с уральскими и сибирскими агломерациями, с агломерациями Казахстана.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Волкова И. Н., Крылов П. М. Эколого-градостроительные проблемы трансформации расселения в постсоветский период (на примере Московской области) // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. – 2018. – № 3. – С. 52–61.
2. Крылов П. М. Методологические подходы к территориальному планированию городских агломераций (на примере Омской агломерации) // Вестник Московского

государственного областного университета. Серия: Естественные науки. – 2017. – № 1. – С. 69–76.

3. Лаппо Г., Полян П., Селиванова Т. Агломерации России в XXI веке // Вестник Фонда регионального развития Иркутской области. – 2007.– №1. – С. 46–48.

4. Лола А. М. Основы градovedения и теории города (в российской интерпретации): научное издание. – М.: КомКнига, 2005. – 344 с.

5. Сафронов К. Э., Сафронов Э. А. Оценка эффективности вариантов комплексного развития транспортной инфраструктуры Омской агломерации // Вестник Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета. – 2019. – Т. 16. – № 6 (70). – С. 692–705.