

М. О. Абрамова, А. С. Копылов

M. O. Abramova, A. S. Kopylov

Малые города как полюса развития Восточной Сибири *Small towns as points of development of Eastern Siberia*

Ключевые слова: Восточная Сибирь, Тайшет, Усть-Кут, градостроительное планирование, градостроительный анализ, Транссибирская магистраль, Байкало-Амурская магистраль

Keywords: Eastern Siberia, Taishet city, Ust-Kut city, urban planning, urban planning analysis, Trans-Siberian railway, Baikal-Amur railway

Аннотация. Ускоренное развитие наиболее перспективных малых городов Восточной Сибири приведет к экономическому росту региона и страны в целом, а также ускоренному освоению центральной и северной частей региона.

Abstract. Accelerated development of the most promising small towns in Eastern Siberia will lead to economic growth of the region and the country as a whole, as well as accelerated development of the central and northern parts of the region.

Восточная Сибирь на сегодняшний день является одним из наиболее перспективных для развития регионов России. Огромный ресурсный потенциал территорий, представленный залежами цветных и благородных металлов, железных руд, а также лесными и водными ресурсами, делают ее главным сосредоточением основных топливно-энергетических богатств страны. Считается, что в Сибири располагается половина всех общероссийских запасов леса, две трети топливно-энергетических и треть всех земельных ресурсов. Однако в ближайшем будущем данные могут измениться в большую сторону, ведь Восточная Сибирь освоена значительно меньше Западной, ввиду крайне суровых климатических условий. Зимой вести промышленную деятельность мешают сильные морозы, огромная глубина промерзания грунта, высокая влажность воздуха и сильный ветер, а летом, помимо высокой влажности, многочисленные насекомые.

Также преимуществом Восточной Сибири является ее выгодное географическое положение. Регион имеет общие границы с Китаем и Монголией и располагается на существующих транзитных путях из Европы в восточные страны. Возможность организации новых наземных и воздушных связей между странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Северной Америки, Индией и странами Юго-Восточной Азии делают этот регион одним из самых ценных в транспортно-логистической сфере России.

На сегодняшний день наиболее освоена южная часть Восточной Сибири, здесь располагается большинство крупных городов и все административные центры субъектов региона. Именно в южной части проходят две главные железнодорожные магистрали России – Байкало-Амурская магистраль (БАМ) и Транссибирская магистраль (ТрансСиб). Озеро Байкал также расположено в южной части региона, что в совокупности с менее суровым, по сравнению с северной частью, климатом и налаженными железнодорожным и авиационным сообщениями создают огромный туристический потенциал региона.

Сейчас основная часть государственной поддержки и финансирования идет на развитие административных центров и прилегающих к ним крупных поселений в южной части региона. Такая стратегия позволяет под-

держивать должный уровень жизни и привлекательности крупных сибирских городов, но, как следствие, стимулирует проявления «очагового» расселения, при котором вся основная часть жителей располагается вблизи крупных городов, что замедляет этапы освоения новых территорий. Смещение акцентов с приоритета поддержки административных центров на нужды развития наиболее перспективных, стратегически ценных малых городов и поселений позволит ускорить темпы освоения новых территорий центральной и северной части региона. Безусловно, для увеличения выгоды и темпов развития такие поселения уже должны иметь базовую инфраструктуру, способную обеспечить нужды проживающих там людей, а также иметь в распоряжении запас инфраструктурных мощностей или высокий потенциал для форсированного развития, что позволит достичь нужных результатов в более короткие сроки. На данный момент хочется отметить два малых города, которые соответствуют данным требованиям и являются наиболее привлекательными для развития.

Первым рассматриваемым малым городом является **Усть-Кут**, выступающий в роли мощного транспортного узла. Стоит отметить, что город всегда являлся особо важной точкой на карте России в экономическом и политическом плане. Одним из основных занятий Усть-Кута было обслуживание проходящих по путям БАМа грузовых составов, однако в середине 1990-х показатели грузоперевозок сильно снизились, и транзит через город практически прекратился. Это привело к снижению уровня жизни в городе и спровоцировало крупный отток населения. Однако сейчас в документах территориального планирования до 2035 года предусмотрено строительство новой железнодорожной и автомобильной трассы Иркутск – Усть-Кут, которая создаст новый транспортный коридор север–юг, а также будет иметь возможность транзитного выхода в Монголию и Китай.

Город также показывает высокий потенциал в развитии промышленности. За последние 5 лет в эксплуатацию были введены несколько крупных объектов энергетики. Одним из них является подстанция «Усть-Кут» на 500 кВ, которая служит в процессах перераспределения энергии на территории северной части Иркутской области, Приморья и Сахалина, а также питает развитие второй ветки БАМа. В сфере промышленности прои-

зошел значительный скачок, так как был решен остро стоящий вопрос нехватки электроэнергии. В настоящее время ведется строительство крупного объекта на периферии города – Иркутского полимерного завода, также с территории городского округа идет круглосуточная отгрузка газа на АНХК и параллельно развивается отрасль лесопереработки.

За счет активного развития промышленности города создается большое количество рабочих мест и открываются новые площадки малого и среднего бизнеса. Параллельно происходит модернизация транзитных путей, ввиду прохождения большого количества грузов, перевозимых как автомобильным транспортом, так и через пути БАМа, проходящие через город. Особенно отмечается значительное увеличение авиаперевозок.

Также за последние годы появилось большое количество новых подрядных организаций, зарегистрированных в Усть-Куте. Этот фактор обеспечивает значительный рост в финансировании города и поддерживает его дальнейшее развитие, делая его одним из полюсов развития Восточной Сибири.

Однако положение жилого фонда Усть-Кута на сегодняшний день не отвечает запросам быстро развивающегося города. Большая часть жилых домов была построена в середине XX века, и многие из них уже обветшали и пришли в негодность. Ранее городом выкупалась существующая недвижимость со вторичного рынка, но начиная с 2021 года принято решение о строительстве нового социального жилья. Активное развитие и появление новых предприятий приводят к необходимости создания жилья для пребывающего населения. Запланировано строительство более 80 000 квадратных метров жилья для обслуживания работников Иркутского завода полимеров. Также планируется строительство объектов первоочередной социальной инфраструктуры: школ, детских садов, поликлиник и больниц, физкультурно-оздоровительных комплексов и домов культуры. Комплексный подход к освоению новых территорий, создаст сбалансированную городскую среду, способствующую улучшению демографической ситуации региона. Данный стимул развития необходимо поддержать и закрепить в будущем.

Вторым рассматриваемым малым городом является **Тайшет**, располагающийся в западной части Иркутской области. Именно здесь пути БАМа берут свое начало и отделяются от магистрали Транссиба, создавая в городе крупнейший железнодорожный узел. Благодаря тому, что город является связующей точкой четырех направлений (Абакан, Братск, Иркутск, Красноярск), он играет ключевую роль во всей системе транспортно-логистических потоков страны. Город уже является связующей точкой направления запад-восток, а в дальнейшем, при освоении новых территорий северной части региона может стать основополагающей точкой ответвления коридора север-юг.

Помимо развитой базовой наземной инфраструктуры, в пределах Тайшетского округа расположен старый не функционирующий аэродром 1930-х годов, который на сегодняшний день уже пришел в негодность. Однако

в марте 2022 года официально зарегистрирована организация ООО «Тайшетаэро», которая планирует строительство нового аэропорта на существующей базе. Планируется, что аэропорт возобновит пассажирские перевозки, наладит авиасообщение с крупными городами и административными центрами, открыв направления Тайшет–Иркутск–Братск–Красноярск. Помимо этого, откроется возможность грузовых авиаперевозок, что еще больше повысит темпы промышленного развития города.

Кроме того, на конец 2024 года в Тайшете планируется завершение строительства и ввод в эксплуатацию нового алюминиевого завода «ТаАЗ». Планируется, что завод займет 3 место в России после Братского и Красноярского, что в свою очередь еще больше загрузит пути БАМа и Транссиба. При завершении первой очереди строительства завод будет ежегодно производить более 400 тыс. тонн алюминия, а при полном вводе в эксплуатацию производственная мощность составит более 750 тыс. тонн. На сегодняшний день, когда завершена первая очередь строительства, уже появилось более двух тысяч новых рабочих мест, 70 % которых уже заняли местные жители.

Все эти факторы позволяют выделить Тайшет как наиболее перспективную точку, способную внести огромный вклад в развитие экономики региона и страны. Возможности открытия новых транспортных коридоров север-юг, соприкасающихся с магистралями БАМа и Транссиба и имеющих выход сразу на 4 направления, строящиеся заводы, которые будут показывать передовые производственные мощности страны, уже развитый существующий уровень транспортной инфраструктуры – все эти факторы позволяют использовать Тайшет в качестве стратегического узла, открывающего новые направления в развитии неосвоенных территорий центральной и северной части Восточной Сибири.

Таким образом, усиленная поддержка наиболее перспективных развивающихся малых городов приведет к увеличению инвестиционного интереса и притоку новых жителей, что в свою очередь уменьшит проявления «очагового» расселения и сподвигнет к ускорению темпов развития новых территорий Восточной Сибири за счет продвижения населенных территорий в центральное и северное направление региона. Разработка подобных стратегий создает «третий путь» для развития городов Восточной Сибири, а итогом реализации этих стратегий станет формирование жизнестойкой и развитой инфраструктуры региона.

Список литературы

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. В ред., введенной в действие распоряжением Правительства РФ от 11 июня 2014 года N 1032-р // Кодекс: электронный фонд правовой и нормативно-технической информации. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/902132678>
2. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года N 877-р. р // Правительство России: официальный сайт. – URL: <http://government.ru/docs/all/64817/> (дата обращения 23.11.2023).

3. Закон Иркутской области от 10 января 2022 года N 15-ОЗ Об утверждении стратегии социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 года // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/3800202201110007> (дата обращения: 23.11.2023).
4. Интегрированная транспортная система: Совместный доклад Центра Стратегических разработок и Центра экономики инфраструктуры по развитию транспортной системы и ее роли в Стратегии развития России до 2024 г. / М. Фадеев, М. Дмитриев, П. Степанов [и др.]; Центр экономики инфраструктур (ЦЭИ); под науч. руководством П. Чистякова. – Москва, 2018. – URL: <https://infraeconomy.com/tpost/7s1du2hsj1-integrirrovannaya-transportnaya-sistema-2>
5. Инфраструктура пространственного развития РФ: транспорт, энергетика, инновационная система, жизнеобеспечение / под ред. к.э.н. О. В. Тарасовой. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2020.
6. Скрыбин, П. В. Сценарное развитие планировочного каркаса юга Сибири / П. В. Скрыбин // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. – 2022. – Vol. 24 (1). – P. 78-91.

Н. С. Зайцев

N. S. Zaitsev

Средовой палимпсест: путь к сохранению уникальности и многообразия городской среды

Environmental palimpsest: the path to preserving the uniqueness and diversity of the urban environment

Ключевые слова: палимпсест, эволюция города, городская структура, идентичность, разнообразие городской среды

Keywords: palimpsest, city evolution, urban structure, identity, diversity of the urban environment

Аннотация. В статье рассматривается эволюция европейских городов в контексте исторических периодов, результатом которой является палимпсест – сумма постепенно наложенных друг на друга временных пластов. Цель статьи – поиск возможности сохранения идентичности и разнообразия современного города. Этого можно достичь, объединив методы и приемы реновации среды в средовую программу, где палимпсест будет являться не только констатацией факта эволюции города, но и средовой концепцией его развития.

Abstract. The article examines the evolution of European cities in the context of historical periods, the result of which is a palimpsest - the sum of time layers gradually superimposed on each other. The purpose of the article is to find ways to preserve the identity and diversity of a modern city. This can be achieved by combining methods and techniques of environmental renovation into an environmental program, where the palimpsest will be not only a statement of the fact of the city's evolution, but also an environmental concept of its development.

Город – это организм, который развивается, впитывает в себя дух времени, ценности поколений, традиции и масштаб жизни, происходящей в нем. В отличие от других видов искусства, произведения живописи, музыки, литературы могут сохраниться на века в своем первоизданном виде. Город может претерпевать весьма значительные и безвозвратные изменения, утрачивая свою историю и архитектуру, а иногда вместе с этим – историю и культуру своего народа.

Большинство европейских городов прошли три этапа формирования: становление и естественное развитие, которое можно отнести к Средневековью; классический период, возникший в эпоху Возрождения и пересмысленный в Новом времени; модернистская эпоха, берущая свое начало в XX веке [6].

Становление городов берет начало от укрепленных древних поселений. Постепенно формируются традиции нерегулярной средневековой планировки, выраженные в криволинейных улицах, площадях неправильной формы, подчиненных логике рельефа и образу жизни горожан. В планировке большое значение имеет сакрализация города: его уподобле-

ние раннехристианским столицам, воплощение теологических понятий и символов (треугольный план, семь возвышенностей, занятых городом, особое расположение храмов и др.). Но постепенно создаются и свои региональные идентичные традиции. Начиная с XI века формируются особенности готического градостроительства: многообразное воплощение в городской планировке фигур, стремящихся к правильной форме квадрата, прямоугольника, к священной нумерологии чисел – 3, 4, 7, 12.

В эпоху Возрождения появляются утопические трактаты об «идеальном городе» Т. Кампанеллы «Город Солнца», Ф. Бэкона «Новая Атлантида», Т. Мора «Утопия» и др. «Новые» города, в соответствии с представлениями философов, должны быть окружены крепостными стенами, как правило, в плане напоминающей многоугольную звезду, окруженную каналом, в каждой вершине которой – по башне; городские кварталы – правильной формы с прямыми главными улицами, проходящими от въездных ворот к центрально расположенной главной площади с ратушей; в планировке города заложены астрологические смыслы.