

**Антюфеев Алексей Владимирович**

Волгоградский государственный технический университет

**Antyufeev Alexey**

Volgograd State Technical University

**ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА «БОЛЬШОЙ ВОЛГОГРАД»: ГОРОД-АГЛОМЕРАЦИЯ**  
(*Всероссийский научно-технический семинар «Градостроительные проблемы поволжских мегаполисов»*)

**URBAN SYSTEM «GREAT VOLGOGRAD»: CITY-AGGLOMERATION**  
(*All-Russian scientific and technical seminar «Urban planning problems of Volga megacities»*)

*Изложен новый подход к изучению развития городов-мегаполисов совместно с зоной их влияния. Базирующийся на теории эволюции градостроительных систем А.Э. Гутнова, этот подход позволил определить новый тип городских территориальных образований – города-агломерации. Представлены результаты многолетних авторских исследований территориально-пространственного развития Волгограда и прилегающих к нему населенных пунктов. Автором раскрываются основные положения концепции формирования градостроительной системы «Большой Волгоград» как города-агломерации.*

*The article describes a new approach to studying the development of metropolitan cities together with the zone of their influence. The research is based on the theory of the evolution of urban planning systems of A. Gutnov, this approach allowed to define a new type of urban territorial formations - city-agglomeration. The author presents the results of the study of the spatial development of Volgograd and adjacent settlements. The author reveals the main provisions of the concept of the formation of the urban planning system «Great Volgograd» as a city-agglomeration.*

**Ключевые слова:** город-агломерация, городская агломерация, градостроительная система, Большой Волгоград  
**Keywords:** city-agglomeration, urban agglomeration, urban system, Great Volgograd

Вопросы поиска путей развития современных урбанистических образований, эволюции планировочных структур современных городов, морфологии городского плана остаются актуальными для современного градостроительства на протяжении длительного времени. Одним из важнейших вопросов градостроительной теории является вопрос взаимоотношения города-центра с зоной своего влияния [1–3]. В настоящее время эта проблема решается чаще всего с вычленением пространственно-территориального образования, которое определяется как городская агломерация [4]. Вместе с тем в отечественной теории градостроительства во второй половине XX в. был предложен подход к рассмотрению взаимодействия населенных пунктов между собой в виде градостроительной системы, вследствие чего предметом исследования города становятся его внутренние сущностные взаимосвязи и общие свойства его структурно-функциональной организации. Согласно определению А.Э. Гутнова, который ввел это понятие в отечественную теорию, «градостроительная система (ГС) — относительно обособленная, функционально связанная область организованной человеком пространственной среды, в пределах которой реализуется комплекс основных видов социальной активности населения, обусловленных достигнутым уровнем развития общества» [5, с.249].

Введение понятия «градостроительная система» позволяло ограничить круг рассматриваемых явлений уровнем пространственной организации жизненной среды, который связан непосредственно с градостроительным планированием в отличие от архитектуры и районной планировки. ГС включает в качестве отдельных компонентов архитектурно-планировочные системы, сооружения и комплексы сооружений, в пределах которых реализуются отдельные виды социальной активности городского населения и локальные функциональные процессы, связанные с его жизнедеятельностью. В то же время ГС входит в состав более крупных пространственно-планировочных систем, которые формируются на базе народнохозяйственных комплексов регионального и общегосударственного значения, которые представлены в том числе и агломерациями.

В последнее время при исследованиях развития городов преобладает агломеративный подход. Основной формой территориального устройства города и прилегающих к нему населенных пунктов считается агломерация. Однако практика показывает, что существуют примеры более сложного развития города и прилегающих к нему территорий, чем форма агломерации. Таким случаем является Волгоград, при изучении которого был использован научно-методический подход, при котором

территориальное образование рассматривается как градостроительная система. Результаты многолетних исследований по изучению градостроительного развития Волгограда представлены в настоящей статье.

В 1998-1999 гг. коллективом ученых Волгограда (в рамках «Экономико-математической модели развития Волгограда до 2010 г.», разработанной под руководством профессора Атопова В.И.) была выдвинута концепция формирования градостроительной системы «Большой Волгоград» (рук. профессор А.В. Антюфеев). Почему в качестве объекта рассмотрения предлагалась именно градостроительная система, а не агломерация? Объясним наш выбор.

Предпосылками для концепции стало осмысление пространственного развития Царицына-Сталинграда-Волгограда. Город исторически сформировался в качестве агломерационной структуры. На всех этапах своего развития, начиная с конца XIX в., его пространственно-планировочная структура имела вид взаимосвязанной системы расселения, состоящей из нескольких десятков населенных мест, объединенных общими коммуникациями с трудовыми, обслуживающими, управленческими и рекреационными взаимосвязями. Об этом феномене «города-агломерации» писал Г.М. Лаппо: «Нередко сам город-центр представляет собой агломерацию. Это связано с неправомерным расширением городской черты, поселковостью, вызванной строительством крупных предприятий с сопутствующей жилой застройкой, в некотором отдалении от города» [6]. В России, кроме Волгограда, сложился еще ряд городов, которые формировались таким же образом. К подобным «городам-агломерациям» специалисты относят Сочи, Екатеринбург, Белгород [7; 8; 9].

Генезис «города-агломерации» складывается разными способами. К примеру, Сочи — это город, представляющий собой агломерацию, функционирующую на транспортных линиях и узлах — железнодорожном и морском вокзалах, аэропорте. Лаппо давал Сочи такую характеристику: «Город-курорт является полимагистральным транспортным коридором, по которому идет мощное транзитное движение» [7].

Еще один вид развития «города-агломерации» — это расширение городской черты и поглощение населенных пунктов внешней зоны тяготения. К такому виду относятся Екатеринбург и Белгород. Особенности этой формы расселения являются пространственная рыхлость, неоднородность

плотности освоения территории, существование вплоть до настоящего времени поселков в границах городского округа. Трудовые маятниковые миграции, осуществляемые внутри города, по своей величине подобны тем, которые осуществляются из внешней зоны в город-центр в реальных агломерациях.

Волгоград как «город-агломерация» относится к комбинированному типу, который складывался под воздействием природных ограничений в виде реки Волги, транспортного фактора, растягивающего городскую структуру в продольном направлении, и по причине расширения городской черты за счет прилегающих поселений.

Несмотря на то, что многие отечественные географы-урбанисты и градостроители утверждали, что к 1980-м гг в СССР возникло около 50 агломераций. В действительности во многих случаях можно было говорить о предпосылках формирования агломераций как «компактных скоплениях территориально сосредоточенных городов и других населенных мест, которые в процессе своего роста сближаются (иногда срастаются) и между которыми усиливаются многообразные хозяйственные, трудовые и культурно-бытовые взаимосвязи» [10]. Иными словами, желаемое выдавалось за действительное.

Период 1990-х годов — «время перемен» в нашей стране — характеризовался упадком интенсивности процессов агломерирования, естественной убылью населения, изменениями в социально-экономической жизни нашей страны [11]. Многие специалисты отмечали, что в период конца XX — начала XXI в. процесс образования классических агломераций на территории России фактически остановился [12]. Мегалополисы продолжили увеличивать свои границы, но не увеличивали интенсивность связей с другими населенными пунктами. Отметим, что в целом транспортная инфраструктура в этот период развивалась слабо. В качестве основных изменений российские ученые Г.М. Лаппо, П.М. Полян, Т.И. Селиванова выделяют включение поселков городского типа и сельских населенных пунктов в городскую черту близлежащих городов; включение сельских населенных пунктов в черту поселков городского типа, общее расширение границ городских округов [12]. Именно таким образом развивался Волгоград на протяжении 1985–2000-х гг.

К 1980-м гг. сложились лишь предпосылки формирования Волгоградской агломерации, но и в последующие годы фактически преобразовывался

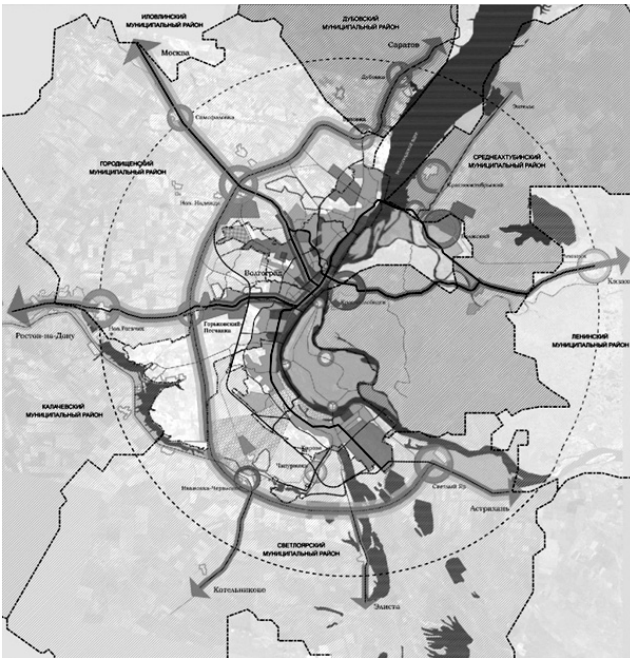


Рис.1. Схема градостроительной системы «Большой Волгоград». Генеральный план Волгограда.

только город Волгоград, а внешние агломерационные связи города «замерли». В лучшем случае в перспективе можно вести речь о потенциальном формировании Волгоградской агломерации, но это дело далекого будущего.

По этим причинам в концепции было предложено формирование градостроительной системы «Большой Волгоград», которая развивается на иных, чем классическая агломерация, принципах. Вместе с тем, внутренняя агломерационность как основная особенность внутреннего развития структуры города была принята в концепции за его имманентное качество в поисках основы для устойчивости градостроительного развития. Отмечая еще раз разницу в понятиях ГС «Большой Волгоград» и Волгоградская агломерация, подчеркнем, что агломерация в территориальном аспекте будет больше ГС и включать большее количество населенных пунктов.

Границы территории «Большого Волгограда» были выявлены на основе анализа функциональных, социальных, природных и градостроительных факторов и связей, а также тенденций развития взаимосвязей территорий [13]. В состав этой системы было предложено ввести 9 городских населенных пунктов, включая город-спутник Волжский. Общая численность населения этой структуры на начало XXI века составила почти полтора миллиона человек. Авторами были выделены перспективные точки роста («полюса роста») для размещения транспортных и коммерческо-деловых



Рис. 2. Схема территориально-пространственной организации градостроительной системы «Большой Волгоград». Предложение автора.

центров, новых производственно-инновационных зон на территории ГС.

Концепция «Большого Волгограда» не означала автоматическое «расползание» городской территории по всей округе и активный «территориальный захват» прилегающих поселений. Это был бы весьма упрощенно-вульгарный подход к идее городского развития. Главным критерием было установление тесной транспортной, деловой, культурной связи между всеми поселениями «Большого Волгограда». Вопрос же установления «городской черты», административной соподчиненности его различных частей с этих позиций — отнюдь не самый первый.

В 2007 г. был утвержден новый генеральный план Волгограда, разработанный институтом пространственного планирования «ЭНКО» (г. Санкт-Петербург). В основу положений генплана вошла модернизированная концепция формирования градостроительной системы «Большой Волгоград» (рис.1). Согласно генплану, город призван быть своего рода «локомотивом» прогресса для значительной территории, тяготеющей к нему. В соответствии с этим мегаполис рассматривался в проекте как центр градостроительной системы под названием «Большой Волгоград», включающей город-спутник Волжский и Волго-Ахтубинскую пойму. Волгограду отводится роль южных «ворот» России, важнейшего транспортного узла, места пересечения «коридоров» Север-Юг и Восток-Запад.

Традиционная линейная структура города со временем претерпит значительные изменения [14]. Этому, прежде всего, способствует новый мост через Волгу, который создал так называемый «волгоградский диаметр». Формируется новая ось с «шарниром» в центре города, направленная на Волго-Ахтубинскую пойму (рис.2).

Центр города получает развитие на север и юг, его границы расширяются до завода ТДиН и включают в себя часть территории Ворошиловского района.

Планировочная структура градостроительной системы «Большой Волгоград» определяется следующими основными элементами:

- центр системы – город Волгоград, выполняющий административно-управленческие, транспортные, образовательные, медицинские, социально-культурные и информационные функции для прилегающей территории в радиусе часовой транспортной доступности;
- подцентр системы – город Волжский, который может взять на себя часть функций по социальному обслуживанию заволжской части населения «Большого Волгограда» и области;
- рекреационный обслуживающий подцентр – город Краснослободск: создание туристического информационного центра, размещение офисов туристических компаний, обслуживающих туристов, прибывающих для отдыха в Волго-Ахтубинской пойме, развитие инфраструктуры отдыха и туризма;
- центры второго ранга ближнего пояса – с. Ерзовка, п. Краснооктябрьский, п. Средняя Ахтуба, п. Светлый Яр, с. Ивановка, с. Червленое, п. Горьковский-Песчанка.

Помимо центров и подцентров, на территории «Большого Волгограда» выделены перспективные точки роста («полюса роста») для размещения транспортных и коммерческо-деловых центров, новых производственно-инновационных зон (технопарков, особых экономических зон технико-внедренческой и промышленно-производственной направленности) [15].

В состав ГС включен природный парк «Волго-Ахтубинская пойма», предложено также создание ландшафтно-рекреационного природного парка «Сарпинский». В результате анализа определены линейные элементы природно-экологического каркаса и рекреационно-средозащитные системы «р. Волга – оз. Сарпа», «р. Дон».

В 2011 г. НИИПИ «Росстройпроект» (г. Волгоград) был выполнен проект актуализации генплана Волгограда. Планировочные предложения на

перспективу заключались в том, чтобы территориально сблизить завершения дугообразной структуры, образовавшейся в результате линейного развития Волгограда. Одновременно город Волгоград «поворачивается лицом» к реке, для чего предложен вынос максимально возможного числа неэффективно распоряжающихся своими площадями предприятий с берега Волги. Таким образом, Волгоград оказывается одним из немногих городов России, в котором в его географическом центре окажется природный парк: дубравы, водоемы, луга. Иными словами, реализуется идея «города-сада».

Проведение на протяжении 2007-2017 гг. градостроительного мониторинга развития Волгограда и прилегающих к нему территорий позволило сделать вывод о том, что идея совместного взаимообогащающего развития Волгограда в связке с окружающими городами и поселениями во многом реализовывалась стихийным образом, без должных управленческих решений. Возможно, это связано с тем обстоятельством, о котором писал известный отечественный ученый-градостроитель В.В. Владимир, а именно с «непониманием органами власти феномена территорий, и в первую очередь городов как уникальных комплексных систем, гармоническое развитие которых должно стать одним из важных приоритетов управления в целом» [16, с. 51].

На протяжении длительного времени авторы концепции постоянно высказывали предложения по разработке новой стратегии развития Волгограда в качестве мегаполиса и второй столицы в Южном федеральном округе. В последние годы появлялись различные правительственные проекты по развитию урбанистической структуры России, в которые могли бы войти положения по формированию ГС «Большой Волгоград». Так, например, в 2008 г. правительством РФ был подготовлен проект, предусматривающий объединение 14 крупных областных центров с их городами-спутниками и создание качественно новой транспортной и коммунальной инфраструктуры городского расселения России. Предполагалось, что объем федеральных инвестиций в каждый из городов может составить около 100 млрд рублей. Города предусматривалось преобразовать в городские агломерации с населением от 1,0 до 2,5 млн. человек путем их связи с городами-спутниками единой транспортной, информационной и коммунальной инфраструктурой. Уровень развития инфраструктуры Москвы предлагалось принять за базовый и к этому уровню предполагалось подтянуть все остальные города. Региональные и муниципальные власти федеральных округов

усиленно продвигали своих кандидатов. В Дальневосточном федеральном округе планировалось два мегаполиса (Хабаровск и Владивосток), в Сибири — четыре агломерации (Томск, Новосибирск, Иркутск, Красноярск), в Приволжье — три крупных города-агломерации (Нижний Новгород, Казань и Самара), в Центральном – Воронеж. В Южном округе в качестве такого мегаполиса рассматривался лишь один город – Ростов-на-Дону. Волгоград же в качестве «прорывного» города-локомотива даже не обсуждался.

Вместе с тем, ресурсный потенциал градостроительной системы Волгограда имеет все предпосылки для ее интенсивного функционального развития, включая размещение новых жилых, общественно-деловых, рекреационных и производственных зон, чтобы стать одним из лучших городов-мегаполисов России.

На наш взгляд, необходим пересмотр принципов автономного градостроительного планирования территорий муниципальных образований, окружающих границы городского округа «город-герой Волгоград», с соответствующей корректировкой их функционального профиля и развития транспортной инфраструктуры. В этом случае мы опираемся на точку зрения известного российского ученого, академика РААСН, д.э.н. В.Я. Любовного, который пишет: «...представляется необходимым пересмотр, критическая переоценка экономической базы как центра (ядра) <...>, так и других городов, с подготовкой рекомендаций по выводу объектов, противоречащих реальному или ожидаемому статусу города, так и рекомендаций по переносу части функций (объектов) в другие города и территории, с обязательной подготовкой предложений, содержащих комплекс мер, обеспечивающих благоприятное «вписание», «вживление» объектов на новой территории» [17, с. 12].

**Выводы.** Градостроительная концепция «Большой Волгоград», предложенная коллективом волгоградских ученых на пороге XXI в., является научно обоснованной теоретической базой перспективного развития города-мегаполиса. За прошедший период со времени разработки концепции «Большой Волгоград» можно сказать, что практика подтвердила правильность теоретических положений. Градостроительная система складывается. Другое дело, что развивается она спонтанно, без попыток регулирования и управления процессами роста. Низкий уровень координации между заинтересованными сторонами,

отсутствие продуманной градостроительной политики и обоснованных управленческих решений как муниципальных, так и региональных властей по взаимосвязанному развитию территории, снижают эффективность социально-экономического развития и Волгограда как муниципального образования, и города Волжского, и городских и сельских поселений, расположенных в зоне влияния Волгограда. Невнимание к развитию этой территории как единого градостроительного организма провоцировало его спонтанное, в чем-то хаотическое и несбалансированное развитие. Так, например, инфраструктура и транспорт развивались по остаточному принципу; фактически замерло развитие «локомотивных» градообразующих функций (логистика, переработка продукции и т.п.); отсутствуют стратегии реконструкции приречных территорий, занятых депрессивными промышленными предприятиями. Территории муниципальных образований, фактически входящих в систему «Большой Волгоград», развиваются дискретно. Каждое муниципальное образование строит свою собственную стратегию без учета общих интересов.

До сих пор наблюдается отсутствие долгосрочной градостроительной политики, которая возможна лишь при условии разработки взаимосвязанных, а не автономных генпланов муниципальных образований. Для научно обоснованного формирования градостроительной системы, на наш взгляд, необходимо подготовить три основополагающих документа: стратегия социально-экономического развития градостроительной системы «Большой Волгоград», схема ее территориального планирования и комплексная инвестиционная программа. Стратегия социально-экономического развития градостроительной системы – это определение общей концепции проекта, приоритетных направлений развития «Большого Волгограда», новых социально-экономических возможностей территории. Схема территориального планирования должна ответить на вопрос, где будут располагаться различные зоны межмуниципальной градостроительной системы «Большой Волгоград»: жилая, промышленная, торговая, рекреационная и другие. Комплексная инвестиционная программа — это обоснование целесообразности и источников финансирования строительства всех объектов.

Глобальная цель эффективного развития градостроительной системы «Большой Волгоград» заключается в создании комфортной среды

жизнедеятельности и улучшении качества жизни. Все это возможно лишь при изменении отношения властей к выработке долгосрочной градостроительной политики на основе научных принципов и новых стратегических подходов.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Е.А. Ахмедова, И.Н. Яковлев* Планировочные аспекты перспективного преобразования агломераций // Academia. Архитектура и строительство. 2009. № 1. С. 40-45.
2. *Митягин, С.Д.* Агломерация как объект управления // В сб. Градостроительство. Эпоха перемен. - СПб: Издательство ЗОДЧИЙ, 2016. - С. 221.
3. *Монастырская, М.Е.* «Градостроительные структуры» как научно-практическая категория // Вестник гражданских инженеров. 2014. № 5 (46). С. 14-22.
4. *Набиуллина, Э.С.* Глобальные решения для российских городов: доклад на Московском урбанистическом форуме 08.12.2011 [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://economy.gov.ru/mines/press/news/doc20111208\\_004](http://economy.gov.ru/mines/press/news/doc20111208_004).
5. *Гутнов, А.Э.* Эволюция градостроительства – М.: Стройиздат. 1984.– 256 с.
6. *Лапто, Г.М.* Городские агломерации в СССР — России: особенности динамики в XX веке // Российское экспертное обозрение. 2007. № 4.– С. 6–9.
7. *Лапто, Г.М.* Города России. Взгляд географа. – М.: Новый хронограф. 2012. – С. 456-503.
8. *Герцберг, Д.Я.* Агломерации как объект территориального планирования и государственного регулирования // Владимирские чтения. Вопросы профессионализма в территориальном планировании. – М.– Ростов-на-Дону: РААСН, 2012. – С. 30–36.
9. *Герцберг, Д.Я.* Агломерации как объект экономической политики, государственного регулирования и территориального планирования // Academia. Архитектура и строительство. 2015. № 4. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/aglomeratsii-kak-obekt-ekonomicheskoy-politiki-gosudarstvennogo-regulirovaniya-i-territorialnogo-planirovaniya> (дата обращения: 03.04.2017).
10. *Богорад, Д.И.* Районная планировка. Вопросы планировки промышленных районов. – М.: Госстройиздат, 1960. – 243 с.
11. *Нефедова, Т.Г.* Сельская Россия на перепутье, географические очерки. – М.: Новое издательство, 2003. – 214 с.
12. *Г.М. Лапто, П.М. Полян, Т.И. Селиванова* Городские агломерации России [Электронный ресурс] // Демоскоп Weekly. Электрон. журн. 2010. № 407–408. URL: <http://www.demoscope.ru/weekly/2010/0407/tema01.php> (дата обращения 02.04. 2017).
13. *В.И. Атопов, А.В. Антюфеев, В.И. Галушкин, В.Н. Кабанов* Волгоград: в новый век с новой стратегией – Волгоград: ВолгГАСУ, 2001. 192 с.
14. *Птичникова Г.А.* Эволюция линейной планировочной структуры города: противоречия, проблемы, перспективы //Фундаментальные исследования РААСН по научному обеспечению развития архитектуры, градостроительства и строительной отрасли Российской Федерации в 2012 году : сб. науч. тр. - Волгоград : ВолгГАСУ, 2013. – С. 220-224.
15. *Т.А. Чернявская, А.В. Антюфеев, Ю.В. Чернявский* Территориально-кластерная политика развития градостроительных систем [Электронный ресурс] // Пром-Инжиниринг: труды II международной научно-технической конференции. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2016. – С.569-574. Режим доступа: <http://icie-rus.org/issues/ICIE-2016RU.pdf>
16. *Владимиров, В.В.* Управление градостроительством и территориальным развитием. – М.: ОИИД РААСН, 2000. – 92 с.
17. *Любовный, В.Я.* Самарско-Тольятинская агломерация: история формирования и развития. – М.: Эконом-информ, 2011. – 169 с.